Die

Haftpflicht der Straßenbahnen

und

sonstigen Fuhrbetriebe.

Von

Dr. Karl Hilse,

Rechtslehrer an der Königlich technischen Hochschule, Syndikus der Großen Berliner Pferde-Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft und der Neuen Berliner Pferdebahn-Gesellschaft.

Berlin.

Carl Heymanns Verlag.

1889.

Verlags-Archiv 1416.

Die Haftpflicht der Straßenbahnen und sonstigen Fuhrbetriebe.

Von

Dr. Karl Hilse,

Rechtslehrer an der Königlich technischen Hochschule, Syndikus der Großen Berliner Pferde-Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft und der Neuen Berliner Pferdebahn-Gesellschaft.

Berlin.

Carl Heymanns Verlag.

1889.

Verlags-Archiv 416.

Vorwort.

Da veniam scriptis, quorum non gloria nobis causa, sed utilitas officiumque fuit.

Die im Vorworte zum Entwurfe eines bürgerlichen Gesetzbuches für das deutsche Reich ergangene Aufforderung an die Vertreter wirthschaftlicher Interessen, mit ihren Urtheilen und Vorschlägen zur Verwerthung für die weitere Beschlußfassung über den Entwurf hervorzutreten, hat Anlaß zu der vorliegenden Untersuchung gegeben, ob die Entwurfs §§ 711, 712 zur Sicherung des Straßenverkehrs, sowie zur Beseitigung derjenigen Mißstände und Ungleichheiten genügen, welche erfahrungsgemäß zur Zeit fast allerwärts in Deutschland bestehen. Getreu der diesseits auf den internationalen statistischen Kongressen zu Petersburg und Budapest unter Billigung der Versammlung vertretenen Ansicht, daß die Gesetzgebung mehr, wie bisher, die durch statistische Beobachtungen gewonnenen Erfahrungen berücksichtigen müsse, wurde der Schwerpunkt der Darstellung auf die ziffermäßige Feststellung der thatsächlichen Zustände und herrschenden Mißstände gelegt. Auf diese Weise dürfte den Bearbeitern des Entwurfes mit der Erkenntniß der wahren Zu- und Mißstände, welche der gesetzgeberischen Regelung bezw. Abhülfe bedürfen, die Möglichkeit geboten werden, das Richtige zu treffen, so daß sie vor der gesetzgeberischerseits schon mehrfach unterschätzten Gefahr bewahrt zu bleiben vermögen, aus Verkennen der thatsächlichen Verhältnisse und aus unbegründetem Vorurtheil unzureichende Grundsätze aufzustellen.

Dankbar ist hervorzuheben, daß die Direktion der Großen Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft dem Verfasser Material und Mittel für die Arbeit auf das Bereitwilligste zur Verfügung gestellt und damit deren Zustandekommen wesentlich gefördert hat. Die übrigen um Auskunft ersuchten Straßenbahn-Verwaltungen — mit alleiniger Ausnahme der Gemeinde-Verwaltung zu Coepenick — haben die einschlagenden Verhältnisse mitgetheilt.

Sollte es gelingen, an maßgebender Stelle bestehende Vorurtheile gegen die Straßenbahnen zu beseitigen, sollte namentlich der für die Verkehrssicherheit unzureichende Grundsatz über die Haftpflicht der Arbeitgeber für das Verschulden ihrer Leute, wie ihn § 711 vorschlägt, durch einen den thatsächlichen Bedürfnissen Rechnung tragenden ersetzt und folgeweise die Unbilligkeit aufgehoben werden, daß Straßenbahnen für die durch sonstiges Fuhrwerk herbeigeführten Unfälle ihrer Fahrgäste Ersatz zu leisten haben, so würde die Arbeit ihren Zweck erreichen.

Berlin, 21. August 1888.

K. Hilse.

Inhalt.

A. Vorerörterungen.

B. Die Gefahren=Statistik.

I. Die Gefährlichkeit des Straßenbahnbetriebes.

A. Vorerörterungen.

§ 1. Die Entwicklung der Straßenbahnen in Deutschland.

Zur Zeit der Ausarbeitung, Berathung und Veröffentlichung sowohl des Strafgesetzbuches vom 31. Mai 1870 als auch des Reichs-Haftpflicht-Gesetzes vom 7. Juni 1871 bestanden in Deutschland erst drei Pferdebahnbetriebe,[1]) nämlich in Berlin (vom Kupfergraben bis Charlottenburg) seit dem 22. Juni 1865, in Hamburg seit dem 16. August 1866 und in Stuttgart seit dem 29. Juli 1868. Dieselben waren damals noch von untergeordneter Bedeutung für den allgemeinen Verkehr, indem z. B. für das Kalenderjahr 1870 bloß betragen haben:

	Berlin	Hamburg	Stuttgart	Zusammen
Jahreseinnahme in Mk.	327437	431160	158431	917028
Zahl der Beförderten .	1370860	2231819	1386272	4988951
„ „ Fahrten . . .	67720	49800	77392	194912
„ „ Nutzkilometer	528216	707374	320413	1556003
Gleislänge in Meter .	7800	26805	6742	41357

Einen Aufschwung nahm das Pferde- bezw. Straßenbahnwesen erst seit dem Jahre 1872, einerseits durch den Beginn des Pferdebahnbetriebes in Leipzig am 18. Mai, in Frankfurt a. M. am 19. Mai, sowie in Dresden[2]) und in Hannover, andererseits durch die Gründung der Großen Berliner Pferde-

[1]) Vergl. K. Hilse: Betriebsunfälle auf den deutschen Straßenbahnen. (Berlin 1886. H. S. Herrmann.)

[2]) Die Linien in Dresden und Hannover sind von der Continental-Pferdeeisenbahn-Gesellschaft erbaut und anfänglich selbst betrieben, später jedoch an eine englische Gesellschaft (unten Anm. 5), die eigene Linien an den betreffenden Orten eröffnet hatte, verpachtet worden.

eisenbahn-Aktiengesellschaft. Letztere eröffnete bereits am 8. Juli und 23. September 1873 die ersten beiden Linien ihres am 31. Dezember 1887 schon 218966 m Gleislänge[3]) umfassenden Netzes und ihres derart gewaltigen Betriebes, daß im Jahre 1887 bereits auf 3363722 Fahrten 18988779 Nutzkilometer zurückgelegt, 94300000 Fahrgäste befördert und daraus 11356229,50 Mk. Einnahme erzielt wurden.

Noch im nämlichen Jahre (1873) kam es zur Eröffnung der Pferdebahnen in Danzig am 22. Juni und in Uetersen am 2. September. Es folgten sodann die Eröffnung der Betriebe 1875 in Wiesbaden im September und 1876 in Düsseldorf am 6. Februar, in Elberfeld-Barmen am 17. Februar, in Bremen am 4. Juni, in München am 26. Oktober, in Metz am 1. Dezember. 1877 wurde am 1. Januar der Betrieb der „Neuen Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft" in Berlin, am 1. Februar dieser in Carlsruhe, 20. Mai zu Köln (zunächst von Deutz nach Kalk)[4]), 1. Juli in Breslau, 9. Juli in Kassel, 16. Oktober in Magdeburg eröffnet. 1878 traten hinzu die Betriebe der Hamburg-Altonaer Pferdebahn am 15. April sowie in Mannheim-Ludwigshafen am 3. Juni, Straßburg am 22. Juli, Ingolstadt am 9. November, sowie 1879 in Pyrmont im Juni, in Bremen dieser einer größeren Gesellschaft im August, in Stettin am 23. August. 1880 entstanden Erweiterungen der Pferdebahnen in Dresden und Hannover[5]), sowie neue Betriebe in Chemnitz am 22. April in Potsdam am 13. Mai, in Posen am 31. Juli, in Aachen am 16. Dezember; 1881 in Bremerhafen am 1. Mai, Lübeck am 1. Mai, in Augsburg am 10. Mai, Königsberg am 26. Mai, Dortmund am 1. Juni, Kiel am 9. Juli, Nürnberg am

---

[3]) Hierin sind einbegriffen die von der Großen Internationalen Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft seit dem 1. Januar 1886 eigenthümlich erworbene Linie Schöneberg-Potsdamerplatz und die von der Gemeinde Rixdorf übernommene Linie Rollkrug-Knesebeckstraße. M. s. K. Hilse a. a. O. S. 9 unter a, S. 6 Anm. 3.

[4]) Die erste Innenlinie in Köln wurde am 26. November 1879 eröffnet.

[5]) Nämlich die Linien The Tramways Company of Germany, Limited hier und in Dresden; außerdem betreibt diese Gesellschaft die Linien in Leipzig und Halle.

25. August, Braunschweig am 1. September, Rostock am 14. Oktober, M.-Gladbach am 12. November, Duisburg am 24. Dezember, sowie in Flensburg. Es folgten 1882 die Betriebseröffnungen in Mühlhausen i. E. am 20. März, Halle am 1. Oktober, Cöpenick am 19. Oktober, Altona am 24. Oktober dieser The Hamburg Altona und North Western Tramways-Company; 1883 in Erfurt am 13. Mai, Crefeld am 5. Mai, Görlitz am 1. Juni, Mainz am 23. September; 1884 in Mannheim-Feudenheim am 6. März, Offenbach am 10. April, Kassel der Betrieb der Stadteisenbahn am 25. Mai, Magdeburg dieser der Trambahn am 12. November, Hagen am 13. November; 1885 in Heidelberg am 13. Mai und in Spiekeroog; 1886 Charlottenburg die Dampfstraßenbahn von der Weichbildgrenze Berlins nach dem Grunewald am 5. Mai, in Schönebeck am 28. Mai, in Wiesloch am 25. Juli, in Stuttgart die „Neue Straßenbahn" am 25. August, endlich im Jahre 1887 in Coblenz am 28. Mai, in Halberstadt am 28. Juni, in Hamburg am 16. September die „Große Hamburg-Altonaer". Außerdem besteht in Oldenburg eine Pferdebahn, bestand vorübergehend eine solche in Schwerin und befaßt sich die hauptsächlich zur Güterbeförderung bestimmte Anschlußbahn Goldbeck-Giesenslage nebenbei mit Personenbeförderung. Wann die Betriebseröffnungen dieser letzteren Bahnen erfolgte, konnte diesseits mit Zuverlässigkeit bisher nicht festgestellt werden.

Ihrer Eröffnung sehen entgegen die Betriebe in Bromberg und Stralsund, während ein solcher in Würzburg zur Zeit noch in Frage steht.

Ueberwiegend bedient man sich der Pferde als Triebkraft. Dem Personenverkehre dienende Dampfstraßenbahnen sind nur vorhanden[6]) in Straßburg, in Hamburg nach Wandsbeck auf äußerst belebten Straßen, in Kassel nach Wilhelmshöhe, in Berlin nach Grunewald, in Crefeld nach Uerdingen, in Duisburg nach Ruhrort,[7]) in Dortmund, sowie von

[6]) Hostmann i. d. Zeitschr. für Lokal- und Straßenbahnwesen VII 43.

[7]) Hier findet ein gemischter Betrieb, d. h. die Verwendung von Pferde- und Dampfkraft statt.

Carlsruhe nach Durlach, während eine von Darmstadt nach Griesheim und Eberstadt gehende, dem Personenverkehr bestimmte Dampfbahn dem Betriebsreglement für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung untersteht[8]), also hier ausscheidet und Gleiches für die dem Personen- und Güterverkehr bestimmte Lokalbahn von Altona nach Kaltenkirchen, sowie die Dampfstraßenbahn von Mannheim nach Weinheim gilt.[9]) Die Duisburger und die Dortmunder Dampfstraßenbahnen befassen sich zwar auch mit dem für die umliegenden industriellen Etablissements bestimmten Güterverkehr,[10]) unterstehen dagegen dem Bahnreglement nicht. In Frankfurt a. M. besteht außer der Pferdebahn seit einigen Jahren die elektrische Bahn, welche Sachsenhausen mit Offenbach verbindet und in Lichterfelde bei Berlin dient eine solche zur Verbindung des Ortes mit dem Bahnhofe. Die Zahnradbahnen nach dem Niederwald von Rüdesheim und Aßmannshausen, die Drachenfelsbahn in Königswinter, die Filderbahn bei Stuttgart und die nach dem Mahlberg bei Ems gehören nicht in diese Darstellung.[11])

Danach finden sich Straßenbahnen gegenwärtig in 60 Städten. Sie vermitteln den Verkehr theils zwischen den verschiedenen Stadttheilen, theils mit den Vororten. In Berlin bestehen drei, in Hamburg-Altona sogar vier selbstständige Betriebe neben einander, in vier weiteren Orten, Bremen, Kassel, Magdeburg, Stuttgart, je zwei.

---

[8]) Vergl. Bahnordnung für deutsche Bahnen untergeordneter Bedeutung v. 12. Juni 1878 (Centr.-Bl. f. d. deutsche Reich No. 24 v. 14. Juni 1878) und die gleichartigen bayerischen Verordnungen. Wegen Vollbahnen vergl. das Bahnpolizei-Reglement v. 4. Januar 1875 nebst den Abänderungen v. 12. Juni 1878. (Centr.-Bl. f. d. deutsche Reich 1875 S. 57 f. und 1878 S. 341 f., 355 f.)

[9]) Die im Mai 1888 eröffnete Dampfstraßenbahn von Wilmersdorf bei Berlin nach Schmargendorf und die im Juli 1888 eröffnete Dampfstraßenbahn nach Teltow sind Lokalbahnen. Gleiches gilt für die Dampfstraßenbahn Doberan-Heiligendamm. Die geplante Dampfstraßenbahn Berlin-Steglitz-Lichterfelde soll dagegen eine Dampfstraßenbahn werden.

[10]) Solches thun auch verschiedene Pferdebahnen z. B. in Posen.

[11]) Außerdem wird eine Drahtseilbahn zur Verbindung mehrerer Vororte bei Berlin geplant, deren Verwirklichung indeß noch sehr fraglich erscheint.

Betrieb in	Zahl der im Jahr 1887 ermittelten				
	Gleislänge	Fahrten	Nutzkilomet.	Personen	Einnahme
	in m				Mark
Aachen	21 330	242 015	631 310	2 482 343	244 743
Altona	14 660	255 000	1 242 931	4 412 669	491 023
Augsburg . . .	13 500	178 889	480 550	1 725 262	192 735
Berlin					
Berliner . . .	14 664	325 112	1 693 635	4 279 716	616 911
Große Berliner .	218 966	3 363 722	18 988 779	94 300 000	11 356 230
Neue Berliner .	25 350	387 247	2 049 673	8 540 000	1 050 505
Braunschweig . .	11 500	216 000	621 000	1 840 313	167 300
Bremen					
Bremer . . .	8 000	—	—	842 765	137 759
Große Bremer .	1 770	70 580	1 004 184	2 666 705	367 239
Bremerhaven . .	6 046	11 570	383 960	874 703	104 356
Breslau	34 471	413 677	2 131 344	6 910 889	827 155
Carlsruhe . . .	11 100	160 600	452 235	1 641 711	174 573
Charlottenburg . .	6 200	26 666	120 372	227 287	41 316
Chemnitz	6 528	62 604	382 342	1 132 388	143 451
Coblenz.	5 000	46 112	79 882	313 993	38 382
Coepenick	2 000	—	—	—	—
Crefeld	16 850	130 480	462 600	2 459 463	311 352
Danzig	20 544	320 559	963 903	2 477 109	315 594
Dortmund . . .	15 500	177 254	479 737	1 421 495	206 867
Dresden	43 640	607 733	2 693 451	10 246 877	1 618 473
Duisburg . . .	7 980	46 096	219 825	514 893	106 919
Düsseldorf . . .	9 802	27 205	457 638	1 282 407	180 488
Elberfeld	19 000	69 035	1 311 219	4 246 013	480 603
Erfurt.	8 840	213 119	696 876	1 404 300	143 430
Feudenheim . . .	4 500	13 680	61 560	699 815	76 029
Flensburg . . .	2 500	37 230	93 075	430 000	39 215
Frankfurt . . .	21 929	488 086	1 343 138	6 948 195	865 800
Görlitz	6 950	145 270	—	—	—
Hagen	6 600	87 430	279 776	318 537	37 381
Halberstadt . . .	3 505	17 431	82 188	237 979	25 692
Halle	5 910	138 838	472 359	1 630 000	169 171
Hamburg					
Straßeneisenbahn	110 349	673 601	6 942 372	23 716 528	3 091 581
Hamburg-Altonaer Pferdebahnges. .	11 100	118 201	1 312 175	7 164 146	810 030
Gr. H.A.Str.B.G.	13 500	18 594	251 019	871 195	95 695
Hannover . . .	21 680	348 682	1 419 519	5 816 468	580 365
Zu übertragen	751 764	9 438 318	49 804 627	204 076 164	25 108 363

Betrieb in	Zahl der im Jahr 1887 ermittelten				
	Gleislänge	Fahrten	Nutzkilomet.	Personen	Einnahme
	in m				Mark
Uebertrag	751 764	9 438 318	49 804 627	204 076 164	25 108 363
Heidelberg . . .	3 727	186 491	295 982	740 000	80 000
Ingolstadt . . .	3 100	10 800	64 800	145 407	42 152
Kassel					
Straßenbahn . .	5 500	37 647	193 426	895 760	161 231
Stadtbahn . .	6 760	51 414	332 857	775 215	85 035
Kiel	6 586	55 480	281 220	691 358	78 936
Köln	59 500	—	2 149 613	6 545 869	925 489
Königsberg . . .	18 852	147 733	804 614	2 351 690	320 714
Leipzig	29 880	544 539	2 843 252	11 125 411	1 375 314
Lübeck	8 450	83 585	482 267	924 174	104 373
Magdeburg					
Straßenbahn . .	11 306	261 116	1 383 645	5 815 045	640 190
Trambahn . .	11 300	101 026	695 089	2 048 678	256 085
Mainz	10 190	183 392	631 614	1 837 609	170 654
Mannheim . . .	8 660	167 150	472 016	1 403 905	192 588
Metz	9 921	42 965	349 804	645 443	104 571
Mühlhausen . . .	31 988	—	143 788	648 176	70 125
München	51 802	327 302	2 161 956	10 713 237	1 248 010
M.-Gladbach . .	5 224	58 405	343 941	616 075	93 043
Nürnberg . . .	19 597	249 295	1 066 174	2 825 279	328 174
Offenbach . . .	6 617	39 000	514 200	1 007 540	136 926
Oldenburg . . .	6 500	—	—	—	—
Posen	3 400	73 838	240 923	941 997	103 876
Potsdam	7 000	255 694	467 909	1 123 427	127 506
Pyrmont	3 167	3 000	—	49 000	11 558
Rostock	7 788	72 635	—	400 959	40 096
Schönebeck . . .	2 600	—	—	—	—
Spiekeroog . . .	1 500	1 700	2 500	6 950	625
Stettin	20 441	216 425	1 066 999	2 962 053	364 212
Straßburg . . .	4 900	148 864	208 256	1 182 038	84 723
Stuttgart					
Pferdeeisenbahn .	9 460	95 982	630 916	1 612 938	227 349
Neue Pferdeeisb.	4 000	45 650	365 200	1 220 000	126 000
Ueterſen	5 000	73 000	—	77 041	18 353
Wiesbaden . . .	3 500	32 361	97 533	272 912	52 688
Wiesloch	2 700	11 680	31 536	60 000	9 000
Beiſammen	1 142 680	13 016 487	68 126 657	265 741 350	32 687 959

Die Mehrzahl der bestehenden Straßenbahn-Anlagen gehören Aktiengesellschaften, deren eine, die „Deutsche Lokal- und Straßenbahn-Gesellschaft" vier Anlagen, nämlich in Chemnitz, Dortmund, Duisburg und München-Gladbach besitzt und diese sämmtlich selbst betreibt,[12]) während eine andere, die „Kontinental-Pferdebahn-Gesellschaft" dagegen ihre Gleisanlagen in Dresden und Hannover an englische Betriebsgesellschaften[13]) zur Ausnutzung verpachtet hat. Die Pächterin besitzt neben den gepachteten Strecken noch eigene an den betreffenden Orten.[14]) Die Anlagen in Coepenick und Wiesloch sind Gemeinde-Eigenthum; der Betrieb geschieht dort durch einen Privatunternehmer, hier auf Rechnung der Gemeinde. In Frankfurt wird eine Verstadtlichung der Straßenbahnen geplant;[15]) in München bestand vor Jahren ein ähnliches Vorhaben, was jedoch aus schwerwiegenden Gründen[16]) aufgegeben worden ist. Die Gemeinden Rixdorf und Mariendorf haben die aus Gemeindemitteln hergestellten Bahnen an die Große Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft übereignet.

Der heutige Stand der deutschen Straßenbahnen, ihre Bedeutung für die Verkehrsbewältigung, ihr gewaltiger Aufschwung gegenüber dem Jahre 1870 wird schlagend durch die Gleislänge[17]), die Fahrten-,[18]) Nutzkilometer-, Fahrgast-[19]) und Einnahmeziffern[20]) der einzelnen Betriebe veranschaulicht[21]).

---

[12]) Außerdem noch die Zahnradbahn in Königswinter auf den Drachenfels.

[13]) Siehe oben Anm. 5. Außerdem The Hamburg, Altona & North Western Tramways Company, Limited. Belgische Gesellschaften sind Société anonyme des Tramways de Barmen-Elberfeld, Cologne, Dusseldorf, Francfort a. M.

[14]) In den Gleislängen der beiden Städte werden stets die gepachteten und eigenen Gleise zusammen gezogen werden.

[15]) Vergl. Straßenbahnen I 43 und Karfunkel: Wer ist zur Leitung einer Straßenbahn berufen? Ebenda I 65 74 81. Vergl. dazu unten Anm. 21.

[16]) K. Hilse: Art und Umfang des Rechts an dem in den Straßenkörper eingelegten Unterbau i. d. Zeitschr. f. Lok.- u. Straßenb.-Wesen III 153ff., sowie in Wallmann's Zeitschr. f. preuß. Recht IV 193ff.

[17]) Nämlich am 31. Dezember 1887, jedoch nicht ganz genau, weil vereinzelt Bahnhofsgleise eingerechnet, anderwärts her nur die Betriebsgleise beziffert sind.

[18]) Die Fahrt ist kein zuverlässiger Begriff, weil die Länge an den einzelnen Orten und den einzelnen Linien des nämlichen Ortes sehr abweicht.

Bei derartigen Ziffern erscheinen die Straßenbahnen allerdings denjenigen Verkehrseinrichtungen beigeordnet werden zu müssen, deren Bestandsfähigkeit zu erhalten, Entwickelung zu fördern, Eigenthümlichkeiten zu berücksichtigen und Sicherheit gegenüber böswilliger oder leichtfertiger Gefahrenbereitung zu schützen, die Aufgabe der Gesetzgebung und die Pflicht der Polizei, sowie der Rechtsprechung ist. Denn es handelt sich nicht bloß um die wirthschaftlichen Güter, welche in den Unternehmungen Anlage gefunden haben, sondern um den Schutz der Allgemeinheit durch Erhaltung der Verkehrssicherheit. Bisher hat weder die Gesetzgebung das Straßenbahnwesen sachgemäß geregelt, noch die Rechtsprechung demselben sachgemäße Beurtheilung zu theil werden lassen. Vielmehr liegen Lücken der Gesetzgebung und Härten der Rechtsprechung vor, welche dringend der Abhülfe bedürfen. Wie solche zu beschaffen, soll Gegenstand der vorliegenden, jedenfalls nicht unberechtigten Untersuchung sein.

Ueberdies wird vereinzelt Hin- und Rückfahrt als eine, anderwärts als zwei Fahrten gerechnet. Wo Dampf als Triebkraft dient, sind meist mehrere Wagen zusammengekoppelt.

19) Ueberwiegend sind die Abonnenten eingerechnet. Unterblieben ist solches jedoch in Bremen (Horn), Frankfurt a. M., Hamburg (Straßeneisenbahn), Königsberg, Magdeburg (Trambahn), Stettin. In Stuttgart (alte Ges.) sind außerdem 67 324 Personen auf der Zahnradbahn befördert nnd weitere auf einer Omnibuslinie nach Prag.

20) Außerdem in Stuttgart 6734,84 Mk aus dem Betrieb der Zahnradbahn.

21) Die Ziffern verstehen sich überwiegend auf das Kalenderjahr 1887; für die Kasseler Straßenbahn, Königsberg, Posen jedoch auf das vom 1. Juli 1886 bis 1. Juli 1887, in Mainz vom 1 Oktober 1886 bis 30. September 1887 reichende Betriebsjahr, für die Große Hamburg-Altonaer Straßenbahn-Gesellschaft auf die Betriebsdauer, d. h. 3½ Monate. — Soweit Ziffern fehlen, waren solche nicht zu erlangen. Eigenthümlich ist dabei, daß darunter 1 Betrieb sich befindet, dessen Anlagen Gemeinde-Eigenthum ist. Dieser Umstand läßt doch einen gewissen Zweifel daran aufkommen, daß der Straßenbahnbetrieb durch Uebernahme seitens der Gemeinden verbessert werden würde, wie man sich unverständigerweise ab und zu einbildet, so z. B. in Frankfurt a. M. nach Straßenbahnen I 43, 95.

§ 2. Die Behandlung der Straßenbahnen in der Gesetzgebung und durch die Rechtsprechung.

Bei dem Zustandekommen des Strafgesetzbuches und des Haftpflicht-Gesetzes hat der Pferde- bezw. Straßenbahnbetrieb keine sachgemäße Behandlung und Würdigung gefunden. Dies kann bei den damaligen Verhältnissen kaum Wunder nehmen. Denn die im Anfange langsame Entwickelung, welche das Pferdebahnwesen nahm, die unbedeutende Ausdehnung zur Zeit des Zustandekommens jener Gesetze und die verhältnißmäßig nur geringe Benutzung der damaligen Pferde- bezw. Straßenbahnen seitens der Bevölkerung ließen umsoweniger den mächtigen Aufschwung schon voraussehen, welchen das Pferdebahnwesen seit 1872 gewonnen hat, als behördlich fast allenthalben den Pferdebahnen die größten Schwierigkeiten bereitet wurden und ihnen mit einem unverkennbaren, auf Ueberschätzung der Gefahrenhöhe beruhenden Mißtrauen begegnet wurde. Man ahnte eben noch nicht, daß, was mittlerweile eingetreten ist, die Pferdebahnen zu einem hervorragenden Gliede unter den bestehenden Verkehrs-Anstalten emporgebracht werden würden, so daß die Ueberwältigung des Verkehrs, besonders in Großstädten ohne Straßenbahnbetrieb kaum noch denkbar, dieser im Gegentheil bereits zu einem unentbehrlichen Verkehrsmittel geworden ist.

In den Motiven zum Strafgesetzbuch und in den Verhandlungen bei dessen Berathung sind die bestehenden Straßen- bezw. Pferdebahnen unerwähnt geblieben, obschon bei den §§ 90^2, 305, 315, 316, 320, 243^4, 250^3 sich dazu Gelegenheit geboten hätte. Dagegen hat die mit Vorprüfung des Haftpflicht-Gesetzes betraute Reichstagskommission der Pferdebahnen bereits gedacht, indem sie sich zu der vom Reichstag nicht widersprochenen Ansicht bekannte:[1])

„Der allgemeine Ausdruck „Eisenbahnen" soll auch die „mit Pferden betriebenen Bahnen umfassen. Wenn letztere in „Rücksicht auf die angewendete Triebkraft minder gefährlich erscheinen, als die mit Lokomotiven befahrenen Bahnen, so sind „sie doch, wie die Erfahrung vielfach gelehrt hat, in dem Betracht

---

[1]) Sten. Ber. III 71.

„mit größeren Gefahren verbunden, daß sie die öffentlichen Straßen „zu ihren Transporten benutzen. Daß die Pferdebahnen in der „Regel von Aktien-Gesellschaften erbaut und betrieben werden, „dürfte ein Grund mehr sein, sie in dem hier fraglichen Punkte „den Lokomotivbahnen gleich zu behandeln."

Die geschehene Erwähnung der Pferdebahnen gelegentlich des Zustandekommens des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 haben Wissenschaft[2]) und Rechtsprechung[3]) übereinstimmend dahin geführt, grundsätzlich die im Straßenbahnbetriebe eingetretenen Unfälle für haftpflichtig, also die Ausdehnung des Gesetzes vom 7. Juni 1871 auf den Straßenbahnbetrieb für zuläſſig zu erklären, ohne daß man sich bisher hier wie dort der Mühe unterzogen hat, die nicht unerheblichen Unterschiede, welche der Betrieb von Straßenbahnen gegenüber diesem von Vollbahnen bietet, aufzusuchen, kennen zu lernen, zu würdigen und ihnen in dem Urtheil Rechnung zu tragen.

Umgekehrt haben die Strafgerichte (gleichfalls in bisher gleicher Rechtsprechung) den Straßenbahnen, soweit sich solche der Pferde-

---

[2]) z. B. Dernburg: Lehrb. d. preuß. Privatrechts § 26 (II 709) Anm. 5. Endemann: Erläuterungen zum Reichshaftpflichtgesetz (1885) 24. Eger: Das Reichshaftpflichtgesetz (1886) 43, 145. Frantz: Die Haftpflicht der Eisenbahn-Unternehmer (1872) 2. Genzmer: Reichshaftpflichtgesetz (1882) 29. K. Hilse: Betriebsunfälle 2, 76. Jakobi: Erläuterungen zum Haftpflichtgesetz (1878) 20. Koch: Haftpflichtgesetz (1874) 14, 30. Westerkamp: in Endemanns Handb. d. Handelsrechts 629. V. Weinreich: die Haftpflicht wegen Körperverletzung und Tödtung (1883) 143. Zimmermann: in Siebenhaars Archiv f. Wechselrecht (n. F. II 29).

[3]) z B. Urt. des Land.-Ob.-H.-G. zu Stuttgart v. 13. Juni 1876. (Württemb. Ger.-Bl. XII 306 f.); d. R. O.-H.-G. v. 28. November 1876 (Entsch. XXI 237) und 4. September 1878 (D. E.-Z. 1878 S. 1034); d. R.-G. v. 2. Dezember 1879, (Braun u. Blum Annal. I 193, Eisenbahnrechtl. Entsch. I. 31) v. 16. April 1880 (Entsch. I 279, Eisenbahnrechtl. Entsch. I 152) v. 22. Juni 1880 (Entsch. II 8, Eisenbahnrechtl. Entsch. I 228) v. 15. Januar 1881 (Eisenbahn-Archiv 1881 S. 118, Eisenbahnrechtl. Entsch. I 357) v. 25. Februar 1882, (Seuffert Arch. N. F. VIII 432, Eisenbahnrechtl Entsch. II 223) v. 13. Februar 1883 (Eisenbahnrechtl. Entsch. III 8), v 24. November 1883 (D. E.-Z. 1884 S. 286, Eisenbahnrechtl. Entsch. III 133), v. 22. Oktober 1884, (ebenda IV 19) v. 18. September 1885 (ebenda IV 371) v. 15. November 1886 (ebenda V 115); d. pr. Kammerg. v. 14. Februar 1884 (ebenda III 315).

triebkraft bedienen,[4]) denjenigen Schutz vorenthalten zu sollen gemeint, welcher zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes durch Str.-G.-B. §§ 305, 315 geschaffen ist, so daß die Gefährdung der Pferdebahnen durch muthwillige Zerstörung der Anlage oder böswillige Bereitung von Hindernissen höchstens als einfache Sachbeschädigung aus Str.-G.-B. § 303 bezw. grober Unfug aus St.-G.-B. § 360[11] für strafbar erklärt werden könnte, also Bosheit und Muthwillen den Pferdebahnen gegenüber völlig freien Spielraum haben würden, weil ihnen durch empfindliche Bestrafung der Thäter nicht gesteuert werden kann.

Bei dieser Sachlage erscheinen die Straßenbahnen einerseits den Vollbahnen, andererseits den sonstigen Straßengewerben gegenüber benachtheiligt. Ihre Gefährlichkeit für den Straßenverkehr wird überschätzt, die Eigenthümlichkeiten ihres Betriebes bleiben unberücksichtigt. Dadurch werden Zustände geschaffen, die dem Rechtsgefühle sowie der Billigkeit widerstreiten, andererseits aber schwerwiegende, wirthschaftliche Opfer von den Straßenbahn-Unternehmern fordern, welche sonstigen Straßengewerben erspart bleiben, ungeachtet ihrer weit größeren Gefährlichkeit für die Verkehrssicherheit. Darunter leidet aber die Konkurrenzfähigkeit der Pferdebahnen mit verwandten Unternehmungen. Derarte Mißstände scheinen auf die Dauer nicht haltbar und widerstreiten dem allgemeinen Rechts- und Billigkeitsgefühle.

Den Vollbahnen gegenüber macht sich die Benachtheiligung dadurch geltend, daß den Straßenbahnen zwar die Haftpflicht der Vollbahnen aufgebürdet, dagegen der zur Sicherheit des Betriebes — und damit Zurückführen der Haftgefahr auf die bloße Wirkung des Zufalls — unerläßliche Schutz gegen Bosheit und Muthwillen vorenthalten wird, den erstere durch die Strafgesetzgebung

[4]) Urt. d. preuß. Ob. Tribunals (Plen.-Beschl.) v. 2. Oktober 1875 (Entsch. LXXVI 374, Oppenhoff's Rechtsprechung XVI 625, Goltdammer Archiv XXIII 408) u. R.-G. v. 19. Mai 1885 (Entsch. in Straff. XI 205). Dagegen ist § 315 für anwendbar erklärt auf elektrische Bahnen durch Urt. d. R.-G. v. 17 September 1885 (Entsch. i. Straff. XI 371), auf Straßenbahnen mit Lokomotivbetrieb durch Urt. d. R.-G. v. 3. Juli 1884 (ebenda XII 33) selbst wenn die treibende Dampfmaschine kein besonderes Gefährt, sondern ein Theil des die Personen aufnehmenden Wagens ist, durch Urt. d. R.-G. v. 9. Dezember 1887 (ebenda XVI 431).

finden.[5]) Die Schlechterstellung gegenüber den sonstigen „gewerbs- oder geschäftsmäßigen Fuhrbetrieben drückt sich in deren Befreiung von der Haftpflicht aus, wodurch die Eigenthümlichkeit erzeugt wird, daß vielfach Straßenbahnen für Unfälle auf Grund der Haftpflicht verantwortlich erklärt werden, deren unmittelbare oder mittelbare Urheber die Führer anderer Fuhrwerke oder sonstige außerhalb des Pferdebahnbetriebes stehende Personen durch selbstständige, mit dem Betriebe keinerlei ursachliche Beziehung habende Handlungen gewesen sind.

Unter solchen Umständen sucht man vergeblich nach dem Rechts- und Billigkeitsgrunde, welcher für die Entlastung der gewerbs- und geschäftsmäßigen Fuhrbetriebe und Betriebsunternehmer von der Haftpflicht geltend gemacht werden kann, wenn solche dem Straßenbahngewerbe durch Pferdebahnen aufgebürdet werden darf. Der durch Glassplitter einer, von der Straße aus eingeworfenen Scheibe Verletzte fragt sich vergeblich, warum er, wenn ihm dies als Omnibus- oder Droschken-Fahrgast zugestoßen ist, an den losen Schulbuben, der vielleicht den Stein schleuderte, sich verweisen lassen muß, während er als Insasse der Pferdebahn nach der heutigen Rechtsprechung sich an den Betriebsunternehmer halten darf. Ein Vernunftsgrund ist nicht ersichtlich.

Daraus folgt aber die Nothwendigkeit einer gleichmäßigen Behandlung der Straßenbahnen mit dem sonstigen Straßenfuhrwerk als in dem gesunden Vernunftsgefühle der Bevölkerung und in der Billigkeit liegend.

§ 3. Die Stellung der Straßenbahnverwaltungen gegenüber der heutigen Gesetzgebung und Rechtsprechung.

Bei den Verwaltungen von Straßenbahnbetrieben sind die beregten Zustände naturgemäß schwer empfunden worden. Sie haben dort zu Klagen[1]) und zu dem Wunsche[2]) geführt, eine den

---

[5]) M. s. Olshausen: Kommentar z. Str.-G.-B. (2. Aufl.) II 1199, dessen Rechtfertigungsgründe indeß wenig Kenntniß der Eigenthümlichkeit des Pferdebahnbetriebes und der Entwickelung des Pferdebahnwesens verrathen.

[1]) Giesecke: Betrachtungen über die Anwendbarkeit des § 1 d. Haftpflicht-Gesetzes v. 7. Juni 1871 auf Straßen- und Pferdeeisenbahnen in der Zeitschr. f. Lokal- u. Straßenbahn-Wesen Jahrg. VI 23. VII 36.

[2]) K. Hilse a. a. O. 2, 76.

heutigen Erfahrungen entsprechende, sachgemäße Behandlung ihrer Betriebsunfälle sowie eine den thatsächlichen Verhältnissen der Straßenbahnen und dem sonstigen Straßenfuhrbetriebe mehr entsprechende Gestaltung der Gesetzgebung und Rechtsprechung herbeizuführen, insbesondere die auf dem Straßenbahnbetriebe ruhende Lasten und Verantwortlichkeit den sonstigen Straßenbetrieben zugetheilt zu sehen, welche befremdlicherweise — bei noch größerer Gefährlichkeit für die Straßen- und Verkehrssicherheit — bisher von der Gesetzgebung zum Schaden der öffentlichen Sicherheit von jeder Haftung für die Folgen ihres sachwidrigen Betriebes befreit geblieben sind.

Die Wünsche der Betheiligten gehen sehr auseinander. Während die Einen verlangen[3]), daß im Wege der Gesetzgebung die Anwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes auf Unfälle im Straßenbahnbetriebe für unzulässig erklärt werde, halten Andere[4]) schon für genügend, wenn durch Rechtsprechung oder Gesetzgebung den besonderen Eigenthümlichkeiten der Unfälle im Straßenbahnbetriebe Rechnung getragen, die Anwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes eingeschränkt, wenigstens dort untersagt würde, wo nachweisbar äußere vom Straßenbahnbetriebe vollständig unabhängige Umstände (z. B. das muthwillige oder leichtsinnige Anfahren fremder Fahrzeuge gegen Pferdebahnwagen, infolge dessen deren Fahrgäste unmittelbar oder mittelbar Verletzungen davon tragen) die Unfallsursache abgegeben haben.[5])

Unter solchen Verhältnissen entstand ein am 16. Mai 1888 bei der ständigen Deputation des Deutschen Juristentages eingebrachter Antrag, daß der Deutsche Juristentag seine Ueberzeugung dahin aussprechen wolle:

1. Die Ausdehnung der Haftpflicht aus Ges. vom 7. Juni 1871 auf die im Pferde- und sonstigen Straßenbahnbetriebe eintretenden Unfälle ist zwar aus allgemeinen Verkehrs- und Sicherheitsrücksichten nicht ungerechtfertigt, jedoch empfiehlt es sich, den Betriebsunternehmern zu gestatten, auf Grund des Einwandes, daß nachweis-

---

[3]) K. Hilse a. a. O. 76, 77.

[4]) Giesecke a. a. O. VII 41.

[5]) K. Hilse in der Selbstverwaltung Jahrg. XV 17; den Straßenbahnen I 2.

bar fremdes Verschulden die Unfallsursache geschaffen hat, die Haftpflicht abzulehnen und den Verletzten an jenen Dritten zu verweisen;

2. Im Ges. vom 7. Juni 1871 §. 1 ist statt: „eigenes Verschulden" zu setzen: „eigene Veranlassung;"

3. Allgemeine Verkehrs- und Sicherheitsrücksichten lassen es geboten erscheinen, die Haftpflicht aus Ges. vom 7. Juni 1871 in dem Umfange, wie solche den Straßenbahnunternehmern zugemuthet wird, auf den gesammten gewerbs- oder geschäftsmäßigen Fuhrwerksbetrieb auszudehnen.[6])

Seine Verhandlung und Berathung gelegentlich der diesjährigen Versammlung scheint zur Zeit noch fraglich, weil die ständige Deputation mit Rücksicht auf den ausgegebenen Entwurf des bürgerlichen Gesetzbuches, in welchem eine Neuordnung der Haftpflicht nicht vorgesehen ist, verschiedenen Streitfragen über Materien, die in diesem Entwurfe behandelt werden, den Vorzug glaubte einräumen zu sollen. Umsomehr müssen die Betheiligten, durch die Gesetzgebung und ihre derzeitige Handhabung in Mitleidenschaft gezogenen Betriebsunternehmer auf anderem Wege die Unhaltbarkeit und Unbilligkeit der heutigen Zustände darzulegen sich befleißigen, um ihren begründeten Klagen eine Abhülfe, ihren sachgemäßen, berechtigten Wünschen die entsprechende Berücksichtigung zu verschaffen. Hat ja doch selbst Förster[7]), der in seiner damaligen Stellung der Gesetzgebung nahe stand, die Mängel des Haftpflichtsgesetzes schon bald nach dessen Erscheinen gewürdigt und erkannt. Er bezeichnet treffend das Gesetz „als ein legislatives Experiment, welches eine durch gerechtfertigte Ungeduld erzwungene Abhülfe angeblicher Unbilligkeiten zu einem Ausdrucke habe gelangen lassen, der freilich vom Standpunkt der Jurisprudenz nicht eben als ein glänzendes legislatives Erzeugniß erklärt werden könne, da seine zweifelhaften und unbestimmten Bestimmungen[8]) in der Praxis ein Heer von Streitfragen und sehr verschiedenen Entscheidungen hervorrufen[9]) müßten, zumal es in seiner prinzipiellen

---

[6]) Weitere Begründung s. i. d. Straßenbahnen I 51.

[7]) Preuß. Privatrecht (§ 151) II 461.

[8]) Endemann in Behrends Zeitschr. f. Gesetzgebung u. Rechtspfl. V 489 ff.

[9]) Seine Hoffnung hat sich jedoch nicht verwirklicht. Denn durch die freie

Grundlage der Theorie von Zufall und Verschulden widerspreche, die es geradezu in Verwirrung stürze, und zu keinem der in Deutschland geltenden privatrechtlichen Systeme passe, wodurch es den Charakter eines Ausnahmegesetzes erhalte, wozu eine dringende Veranlassung nicht vorlag, da dem unleugbaren Bedürfniß, legislativ die Verfolgung solcher Entschädigungsansprüche zu bessern, viel einfacher und generell dadurch hätte abgeholfen werden können, daß man allgemein die Obligation aus Delikten der formalen Beweistheorie entzogen hätte".

Daß die Vertreter wirthschaftlicher Interessen — und zu diesen sind die Straßenbahnbetriebsunternehmer ganz gewiß zu rechnen — berufen sind, mit ihren Urtheilen und Vorschlägen zur Verwerthung für gesetzgeberische Beschlußfassung hervorzutreten, kann nach der im Vorwort zum „Entwurf eines bürgerlichen Gesetzbuches für das deutsche Reich" an sie ergangenen amtlichen Aufforderung nicht mehr bedenklich sein. Der Standpunkt ist glücklicher Weise überwunden, daß bloß die Vertreter der Rechtswissenschaft und die zur Rechtspflege Berufenen allein befähigt seien, an dem Gesetzgebungswerke mitzuarbeiten. Im Gegentheil fehlt den Rechtslehrern recht oft das richtige Verständniß für die thatsächlichen Lebensverhältnisse, Zustände und die Eigenthümlichkeiten vorhandener Einrichtungen, und damit für die wirklichen Bedürfnisse des Lebens. Dieselben lassen sich keineswegs dem Rechtsgedanken anbequemen, sondern umgekehrt muß dieser mit den Lebens- und Zeitverhältnissen in Uebereinstimmung zu bringen versucht werden. Wo unabweisbar die Umgestaltung bestehender Rechtseinrichtungen gefordert, indem aus dem Kreise der Betheiligten dahin gedrängt wird, kann der Gesetzgeber sich dem nicht entziehen. Nur soll man sich hüten, zu früh, ohne genügende Unterlage, sachwidrig und zu weit, mit seinen Wünschen hervorzutreten.

Beweistheorie ist den schweren Mängeln des Gesetzes, die sich vom juristischen Standpunkte sofort aufdrängen, mit Erfolg nicht entgegengewirkt worden. Auch haben keineswegs die vielfach in der Interpretation des Gesetzes hervorgetretenen divergierenden Ansichten der Instanzgerichte durch die Rechtsprechung des Reichsoberhandelsgerichtes und des Reichsgerichts zur Einheit gebracht werden können.

§ 4. Die Gesichtspunkte, innerhalb deren sich eine Bekämpfung des heutigen Zustandes zu bewegen hat.

Läßt sich aus den Vorgängen beim Zustandekommen des Haftpflichtgesetzes, wie solches Wissenschaft und Rechtsprechung übereinstimmend[1]) thun, allerdings die Absicht der gesetzgebenden Faktoren ableiten, die Pferdebahnen unter den Begriff „Eisenbahnen" im Sinne des Gesetzes vom 7. Juni 1871 untergeordnet zu sehen, so erscheint gleichwohl die Untersuchung nicht müßig, ob diese Unterordnung sachlich begründet ist? ob nämlich die thatsächlichen Voraussetzungen, auf die solche gegründet ist, wirklich vorliegen? die Verhältnisse des Straßenbahnbetriebes derart diesen der Vollbahnen gleichen, daß die Gleichstellung beider ausgesprochen werden konnte bezw. mußte? ob beiderlei Verkehrsanstalten auch nur annähernd gleiche Gefahren sowohl ziffermäßig als nach Schwere des Ausganges bieten? oder ob nicht vielleicht die Natur und Eigenthümlichkeit des Straßenbahnbetriebes gesetzgeberischerseits verkannt bezw. nicht gehörig gewürdigt sind?, warum, wenn überhaupt über diejenigen Verkehrsbetriebe hinausgegangen werden durfte und mußte, zu deren Sicherung das Straf-Gesetz-Buch eine Handhabe giebt, gerade bei den Straßenbahnen stehen geblieben werden mußte, und nicht vielleicht dasselbe Recht, welches die Unterordnung des Straßenbahnbetriebes unter die Haftpflicht gestattet, geboten hätte, noch weitergehend die Haftpflicht auf sonstige Verkehrsbetriebe auszudehnen?

Der Gesetzgeber soll[2]) das entscheidende Gewicht bei Unterordnung der Straßenbahnen unter die haftpflichtigen Betriebe gelegt haben auf die Merkmale der

1. Oeffentlichkeit, die ein wesentlicher Umstand für die besondere Gefährlichkeit des Bahnbetriebes sei,
2. Ausschließlichkeit der Verkehrsüberwältigung mittelst Eisenbahnschienen,

während die Art der Triebkraft unberücksichtigt geblieben sei, ob-

---

[1]) S. oben § 2 S. 10 Anm. 2–4.

[2]) Eger a. a. O. S. 44.

schon allerdings vereinzelt[3]) die Anwendung einer die Bewegung der Wagen außergewöhnlich beschleunigenden Triebkraft verlangt wird und folgeweise die durch Luftdruck betriebenen (atmosphärischen)[4]) Eisenbahnen von der Haftpflicht ausgeschlossen, die Drathseil-[5]) und Zahnradbahnen ihr jedoch unterstellt wurden.[6]) Für die vorberathende Reichstags-Kommission[7]) ist jedenfalls der Umstand, ob die Triebkraft mehr oder minder gefährlich erscheine, bloß von untergeordneter Bedeutung gewesen. Sie bezeichnet vielmehr als ihre Erwägungsgründe:

a) die erfahrungsgemäß größere Gefährlichkeit,

b) den Betrieb durch Aktiengesellschaften,

c) die Benutzung öffentlicher Straßen,

welche die Gleichstellung der Pferdebahnen mit den Vollbahnen zu rechtfertigen im Stande seien.

Befremdlich erscheint zunächst allerdings, wo und wann die Erfahrung über Grad und Umfang der Gefahren im Pferdebahnbetriebe gesammelt sind, da zur Zeit, als die Kommission ihren Ausspruch that, bloß drei Betriebe erst seit kurzem mit geringer Ausdehnung und schwacher Benutzung bestanden haben,[8]) die nach sorgfältigen Ermittelungen zu Besorgniß erregenden Unfällen nicht geführt hatten,[9]) was bei ihrem geringen Umfange auch nicht be-

---

3) Urt. d. R.-G. v. 2. Februar 1884 (Braun u. Blum Annal. X. 426.

4) Genzmer 28; Koch 30; Eger 44; Zimmermann III. 229.

5) a. Urt. v. 2. Februar (oben Anm. 3).

6) Eger a. a. O. 44 und oben § 2 S. 11 Anm. 4.

7) Sten. Ber. III 71 und oben § 2 S. 10 Anm. 2.

8) oben S. 1. Die entgegengesetzte, allerdings vom preuß. Ob.-Tribunal im Plenarbeschluß v. 2. Oktober 1875 (Oppenhoff XVI 628) vertretene Ansicht, daß zur Zeit der Emanirung des Strafgesetzbuches auf dem Gebiete des Norddeutschen Bundes bereits Pferdebahnen in größerer Ausdehnung bestanden haben, beruht umsomehr auf thatsächlichem Irrthum, als dann sogar der Betrieb in Stuttgart ausfällt, also blos die beiden zu Berlin und Hamburg zählen. Noch weniger kann von einer allgemeineren Verbreitung der Pferdebahnen zu jener Zeit die Rede sein, welche die Strafrechtslehrer, wie z. B. Olshausen a. a. O. (II 1199) zu behaupten pflegen, ohne jedoch einen Beweis dafür anzutreten.

9) In Hamburg waren Unfälle der Fahrgäste und Straßengänger beinahe ausgeblieben, in Stuttgart drei, in Berlin zehn eingetreten. Umgekehrt waren die letzteren zwei Betriebe von Unfällen der Bediensteten verschont geblieben, während in Hamburg solche zwar vorgekommen, im Ausgang jedoch sehr unerheblich gewesen sind. Das Nähere wird unten § 10 S. 36 dargestellt.

fremdlich ist. Ebenso wenig konnte auf die Zustände des Auslandes, namentlich in Brüssel und Kopenhagen, die angebliche Erfahrung gestützt werden, weil auch dort eine große Gefährlichkeit aus dem Pferdebahnbetriebe weder bis zum Jahre 1870 noch in späterer Zeit beobachtet und festgestellt worden ist. Man kann höchstens die verschiedentlich bestandenen, mit Pferden betriebenen Anschlußbahnen zwischen Fabrikstätten und Vollbahnen im Auge gehabt haben, welche jedoch theils wegen ihrer primitiven Bauart, theils wegen des Fehlens jeder Betriebsverwaltung und Betriebsaufsicht kein geeignetes Vergleichsobjekt für die heutigen Pferdebahnen bieten. Es ist vielmehr annehmbar und wird im Verlaufe der Arbeit ziffermäßig nachgewiesen werden, daß die angebliche Erfahrung nicht mehr und nicht weniger als die Ausgeburt eines lebhaften Traumbildes und einer ganz ungerechtfertigten Ueberschätzung der Gefahrenmöglichkeit gewesen ist, mit denen die Entwickelung des Eisenbahnwesens von jeher zu kämpfen hatte.[10])

Ungerechtfertigt erscheint ferner, als Erwägungsgrund und Belastungsmerkmal den Betrieb durch Aktiengesellschaften heranzuziehen. Sind denn wirklich die schwersten und verhängnißvollsten Eisenbahn-Unfälle in den Gesellschaftsbetrieben eingetreten? Haben solche in den Staatsbetrieben gefehlt? Hat die Uebernahme der Privatbahnen in den Staatsbetrieb zur Unfalls-Einschränkung geführt? oder sind nicht vielleicht gerade umgekehrt die schwersten Unfälle, welche z. B. während des Bestandes und Betriebes der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn vorgefallen sind, nach der Uebernahme des Betriebes jener Bahn auf den Staat entstanden? Mithin erscheint auch diese zweite Erwägung verfehlt und sachlich nicht begründet. Sie entsprang einem durch die Erfahrung in seiner Richtigkeit widerlegten Argwohn gegen die Gewissenhaftigkeit und Ehrenhaftigkeit sowie Sachkenntniß der zur Verwaltung von Aktiengesellschaften zu berufenden Personen. In ihrem Namen und gewissermaßen aus ihrer Mitte heraus, wird hierdurch jener Vorwurf als durchaus unberechtigt zurückgewiesen. Diese Verwahrung wird später noch begründet werden.

---

10) Man siehe K. Hilse: zur Statistik der Betriebsunfälle der Lokalbahnen in d. Zeitschr. für Lokal- u. Straßenbahnwesen III (1884) 168.

Es bleibt also nur die Benutzung des „Straßenkörpers" zum Betriebe als Gefährlichkeitsmerkmal bestehen, dem wenigstens eine scheinbare Berechtigung nicht abzusprechen ist. Ob solche wirklich vorhanden ist, wird unten ziffermäßig festzustellen versucht werden.

Weit davon entfernt, die auf den Ausspruch der Reichstags-Kommission gestützte, bisherige Rechtsprechung angreifen zu wollen, geben die vorberegten Umstände den Straßenbetriebsunternehmern doch immerhin einen berechtigten Anlaß,[11]) auf die Erfahrungen der zurückliegenden Jahre gestützt den Nachweis anzutreten, daß die Unterordnung der Pferdebahnen unter das Haftpflichtgesetz auf Grund falscher Voraussetzungen — also irrthümlich — erfolgt, deshalb auf die Dauer nicht haltbar und folgeweise eine den sachlichen Zuständen entsprechende Umgestaltung der Haftpflichtgesetzgebung geboten ist.

Das Ziel der nachfolgenden Untersuchung soll also die Anbahnung einer gesetzgeberischen Thätigkeit, nicht aber die Kritik der derzeitigen Gesetzes-Auslegung und Handhabung sein, und zwar auf Grund der Beweisführung, daß sämmtliche leitende Beweggründe für die Unterordnung der Straßenbahnen unter das Haftpflichtgesetz, sowie für deren abgesonderte Behandlung gegenüber den sonstigen Fuhrbetrieben thatsächlich widerlegbar sind.

§ 5. Erhebungs- und Bearbeitungsweise.

Eine Verwirklichung des gesteckten Zieles erscheint nur erreichbar, wenn der Beweis vollständig gelingt und die thatsächlichen Verhältnisse so überzeugend dargestellt werden, daß jeder Zweifel an ihrer Richtigkeit fallen gelassen werden muß. Aus diesem Gesichtspunkte wird der Statistik in vorliegender Arbeit eine hervorragende Rolle zu Theil werden. Gilt es ja doch vornehmlich das Gesetz der Straßenbahn-Unfälle aufzusuchen, den Umfang der aus dem Straßenbahnbetriebe zu erwartenden Gefahren für die Verkehrssicherheit festzustellen und ferner Unter-

---

[11]) M. s. Giesecke in d. Zeitschr. f. Lokal- u. Straßenbahnwesen VI 20ff., VII 36 ff.

lagen zum Vergleichen ihrer Sicherheit bezw. Gefährlichkeit gegenüber dieser der übrigen Fahrbetriebe zu gewinnen.

Der Werth jeder statistischen Arbeit wird jedoch wesentlich beeinflußt durch den höheren oder geringeren Zuverlässigkeitsgrad der eingegangenen Berichte. In Würdigung dessen ist darauf Bedacht genommen worden, daß an der Bearbeitungsstelle die einzelnen Unfälle in ihrer Gestaltung erkennbar wurden, damit überall nur vollständig gleichartige Fälle zusammengestellt wurden. Es kam deshalb die Zählkartenmethode in Anwendung.[1])

Die Darstellung wird sich auf diejenigen Betriebe, welche den Personenverkehr innerhalb einzelner Ortschaften oder mit Nachbarorten zum Gegenstande haben und damit der Regelung durch die Ortspolizeibehörde gemäß Gew.-O. § 37 unterliegen, beschränken, ohne daß diejenigen ausgeschlossen wurden, welche gleichzeitig Güterbeförderung ausführen. Unberücksichtigt bleiben dagegen diejenigen Betriebe, welche dem Betriebs-Reglement für Deutsche Eisenbahnen oder für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung unterliegen.

Unberücksichtigt bleiben ferner die Zahnrad-[2]) und Drathseilbahnen, weil bei ihnen andere Verhältnisse obwalten.

Die Triebkraft (Dampf, Pferde, Elektricität) darf jedoch keinen Ausschließungsgrund abgeben. Die danach zur Berücksichtigung gelangten Betriebe sind oben § 1 S. 5. 6 zusammengestellt.[3])

§ 6. Die wirthschaftliche Bedeutung der Haftverbindlichkeit für die Straßenbahnen.

Vornweg ist der Ansicht entgegenzutreten, daß es sich um eine Frage von bloß untergeordneter wirthschaftlicher Bedeutung für die Straßenbahnen handelt. Die drückende Haftpflichtlast

---

[1]) Ueber dieselbe s. K. Hilse: Betriebsunfälle § 3 S. 3, 4.

[2]) In K. Hilse: Betriebsunfälle waren solche noch mitberücksichtigt.

[3]) Vereinzelte Straßenbahnunternehmer betreiben als Nebengewerbe einen Omnibusverkehr (z. B. von Stuttgart nach der Prag) oder das Lohnfuhrgeschäft. Die in derarten Nebenbetrieben eingetretenen Unfälle oder Zusammenstöße sind selbstredend nicht mitgezählt worden.

hatte vielmehr schon früher die Betheiligten zu gemeinsamem Handeln veranlaßt.[1])

Die Betriebsunternehmer, welche mit den gegebenen Thatsachen zu rechnen, unter dem Zutreffen des Haftpflichtgesetzes auf die Straßenbahnen zu leiden und die theilweis recht bedenklichen Grundsätze zu fühlen haben, welche die Rechtsprechung bezüglich des Einwandes des eigenen Verschuldens zum Nachtheile der Straßenbahn-Unternehmungen beherrschen, sind bei Ziehen der ihnen obliegenden Jahresbilanzen häufig in Verlegenheit, auf wie hoch sie die muthmaßlichen Ansprüche aus Unfällen, soweit solche noch nicht ausgeglichen sind, ziffermäßig einzusetzen haben. Denn einmal dürfen sie nicht durch zu hohe Rücklagen das abgelaufene Betriebsjahr belasten, weil das Zuvielerhobene den Gewinnantheilsberechtigten entgeht, andererseits auch nicht durch zu geringe Bezifferung eine Belastung künftiger Betriebsjahre, welche die fehlenden Mittel herzugeben haben, zu Gunsten der früheren schaffen, in denen zuviel als Gewinn ausgezahlt wurde. Ueberwiegend aus diesen Gesichtspunkten ist vielfach der Ausweg gewählt worden, bei bestehenden Unfallversicherungs-Gesellschaften sich gegen eine feste Jahreszahlung zu versichern, weil auf diese Weise die Jahresziffer der Unfallaufwendungen feststeht, nämlich sich auf die Prämiensumme beschränkt. Andere Unternehmer haben sich hierzu nicht zu entschließen vermocht.

Im Jahre 1885 hatten 20 Betriebsunternehmer, welche im gedachten Jahre beisammen 70038014 Fahrgäste befördert und 3180983 Fahrten zurückgelegt hatten, die Unfälle in ihrem Betriebe selbst versichert. Dieselben hatten für Unfälle aus den Jahren 1882 bis 1885 = 10068,56 Mk. aufzuwenden und außerdem vier Jahresrenten von zusammen 1882 Mk. zu zahlen. Setzt man für die letzteren deren 12 fachen Betrag mit 22584 Mk. als diejenige Summe ein, welche als Einkaufskapital für Renten in den betreffenden Höhen aufzuwenden gewesen, aber auch ausgereicht haben würde, und erwägt man ferner, daß aus dem vierten Jahre

---

[1]) Gang und Ergebniß des früheren Vorgehens stellt K. Hilse: Betriebsunfälle dar. Die Haftpflichtfrage hat aber auch einen Berathungsgegenstand in der Versammlung des internationalen permanenten Straßenbahn-Vereins abgegeben. M. s. Zeitschr. f. Lok.- u. Straßenbahnw. V 148.

unfehlbar noch Nachforderungen gekommen sein würden, so daß die Aufwandssumme während der vier Jahre von 32 652,56 Mk. auf bloß drei Jahre zu vertheilen ist, so würden die Unfälle jährlich 10 884,19 Mk. Durchschnitts-Aufwendung verursacht haben, zu deren Aufbringen je 64 beförderte Fahrgäste und je 3 zurückgelegte Fahrten 1 Pfennig Unfallentschädigungsbeitrag zu leisten hatten.[2])

Die meisten Betriebsunternehmer hatten damals es jedoch vorgezogen, bei Privatgesellschaften Versicherung zu nehmen. Die von ihnen gemeinsam gezahlte Versicherungsprämie hatte in einem vierjährigen Beobachtungszeitraum 198 519,98 Mk. — also im Jahresdurchschnitt 49 630 Mk. — betragen, zu deren Aufbringen — bei Zugrundelegen der Ziffer der 1885 in den beregten Betrieben beförderten Personen — bereits je 29 Fahrgäste einen Pfennig Versicherungsprämie beisteuern mußten.[3])

Insofern die Versicherungsgesellschaften nachweisbar allerhöchstens 96 290,69 Mk. Entschädigung aufzuwenden hatten, wobei die Jahresrenten zum Einkaufspreise kapitalisirt in Ansatz gebracht sind, ergiebt sich aus der Uebernahme der Haftpflichtgefahr für die Versicherungsgesellschaften ein gewinnreiches Arbeitsfeld, indem ihnen wenigstens 102 229,29 Mk. Ueberschuß verblieben sind. An demselben waren sechs Versicherungsgesellschaften betheiligt. Wie sich derselbe auf deren einzelne vertheilt hat, ist anderwärts[4]) ziffermäßig dargelegt.

Bei diesem Mißverhältniß zwischen Versicherungsprämie und Risiko haben neuerdings einzelne Betriebsunternehmer — darunter namentlich die Große Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft und die Neue Berliner Pferdebahn-Gesellschaft — die Versicherung

---

[2]) K. Hilse: Betriebsunfälle S. 63, 64.

[3]) K. Hilse a. a. O. S. 65.

[4]) K. Hilse a. a. O. S. 66 bis 69. Es verdiente die Schlesische Lebens-Versicherungs-Aktiengesellschaft in Breslau 61 486,64 Mk. = 138,9 %, die Rhenania 15 260,58 Mk. = 245,5 %, die Zürich 31 398,99 Mk. = 91,6 %, die Winterthur 1291,37 Mk. = 6 %, der Stuttgarter allg. Versicherungsverein 2234,31 Mk. = 7447,7 %, die Magdeburger Unfall-Versicherungsgesellschaft 2997,40 Mk. = 1498,7 %. Der Gewinn der Leipziger Unfallversicherungsbank, welche auf Gegenseitigkeit beruht, konnte nicht ermittelt werden. Der Gewinn versteht sich im Verhältniß zwischen verausgabtem und erübrigtem Theil der erhobenen Prämienbeträge.

der Unfälle bei Privatgesellschaften aufgegeben, zumal die bisherige Versicherungsanstalt ungeachtet des ihr verbliebenen Gewinnes[5]) eine Verdreifachung des bisherigen Prämiensatzes beanspruchte. Soweit zu beurtheilen, hatten diese beiden Unternehmer ihren Schritt bisher nicht zu beklagen.[6]) Umgekehrt planen schwächere Unternehmer (z. B. Danzig) von der Selbstversicherung zur Versicherung bei Dritten überzugehen.

Die Selbstversicherung ist in der That bloß für große leistungsfähige Betriebsunternehmer ungefährlich, während selbst bei wirthschaftlich richtiger Einrichtung und Handhabung sie für kleinere Unternehmer bedenklich werden kann und für solche, die mit Unterbilanzen arbeiten, völlig unausführbar ist. Die ziffermäßige Höhe der Aufwendungssumme für einen einzelnen Unfall kann nämlich leicht zu den Betriebsüberschüssen des betreffenden Jahres in einem zu großen Mißverhältniß stehen, solche entweder ganz verschlingen oder darüber hinaus sogar noch übersteigen, wodurch folgeweise eine Unterbilanz geschaffen bezw. vergrößert werden würde. Kleine Betriebe sind deshalb auf die

---

5) K. Hilse a. a. O. S. 61, 66, 67.

6) Wenigstens heißt es im Geschäftsberichte der Ersteren für 1887 S. 34: „Mit Ablauf des verflossenen Berichtsjahres hatte die Versicherung der Betriebsunfälle bei der Schlesischen Lebensversicherungs-Actien-Gesellschaft ihr „Ende erreicht. Innerhalb des Versicherungs-Verhältnisses war ihr Prämienzuschlag von 50 % infolge Wegfalls des rechten Vorderperrongitters bewilligt „worden. Sie verlangte für die Zukunft eine weitere Erhöhung um 175 %. „Nach reiflicher Erwägung glaubte die Verwaltung unter diesen Umständen „von einer ferneren Versicherung der Betriebsunfälle Abstand nehmen, dieselbe vielmehr aus eigenen Mitteln direct bewirken zu sollen. Dem hierfür gebildeten, nach den zuvor gezahlten Prämiensätzen bemessenen Entschädigungsstocke sind für 1887 zugeführt worden 16 466,49 Mk. Dieser Versuch hat „sich im abgelaufenen Betriebsjahre bewährt. Es sind 4 Unfälle auf Grund „der Haftpflicht entschädigt, welche 2430 Mk. Abfindungscapital erforderten, „und in 4 weiteren Fällen aus Billigkeitsgründen 800 Mk. Entschädigung „gewährt. Zu den früher bestandenen Prämiensätzen würden 16 466,49 Mk. „an die Versicherungsgesellschaft zu zahlen gewesen sein, so daß thatsächlich „nur 19,62 % und hiervon wieder nur 14,76 % auf Grund der Haftpflicht, „weitere 4,86 % aus Billigkeit aufgewandt wurden." Für den Betrieb der Letzteren liegt das Verhältniß noch günstiger, indem zu den früheren Prämiensätzen dem Entschädigungsstocke 5150,22 Mk. zugeführt und blos 430 Mk. in 4 Fällen = 8,35 % verausgabt, also 4720,22 Mk. = 91,65 % erspart sind.

Versicherung angewiesen und haben diejenigen Opfer zu tragen, aus denen sich der Gewinn der Versicherungsgesellschaften bildet.[7])

Diejenigen Beträge, welche in der einen oder anderen Form die Straßenbahnunternehmer aus der ihnen aufgebürdeten Haftpflicht aufzuwenden haben, gestalten sich zur Belastung ihres Unternehmens gegenüber den sonstigen Straßen-Fuhrgewerben, welche von der Haftpflicht befreit bleiben, ungeachtet gleicher oder größerer Gefährlichkeit für den allgemeinen Verkehr. Unter Zugrundelegen der oben gefundenen Ziffern, daß, je nachdem, ob Selbstversicherung oder Versicherungsnahme gewählt wird, erst 64, oder schon 29 Fahrgäste dazu gehören, um einen Pfennig aufzubringen, würde im Jahre 1887 die Last sich auf 41 520,52 Mk. bezw. 91 631,50 Mk. beziffert haben.

Dazu tritt, daß im Gefühle ihrer Verantwortlichkeit die Leiter von haftpflichtigen Betrieben dahin geführt werden, mit größerer Sorgfalt bei Auswahl ihrer Bediensteten vorzugehen. Da bessere Kräfte schwerer zu haben und deshalb nach dem natürlichen Gesetz von Angebot und Nachfrage höher zu bezahlen sind, folgt weiter, daß die Löhne eine verhältnißmäßig höhere Summe beanspruchen, als die Unternehmer ähnlicher, der Haftpflicht jedoch bisher entzogener Betriebe bei einem gleichen Bestande an Bediensteten zahlen. So sind z. B. die thatsächlichen Löhne, welche die drei Berliner Pferdebahn-Unternehmer zahlen, im Ganzen und im Einzelnen höher gegenüber diesen der beiden Berliner Omnibus-Gesellschaften. Außerdem spannen die letzteren durch das Verlangen einer längeren täglichen Arbeitszeit und Wegfall bezw. Minderung der freien Lohntage, oder durch sonstige größere Anforderungen auf Arbeitsleistung ihre Bediensteten mehr an, kommen also mit weniger Personal aus, wodurch eine weitere Verminderung ihres Aufwandes an Löhnen sich erklärt. Die Befreiung der beregten Verkehrsunternehmungen von der Haftpflicht, die folgeweise Ersparniß der Summen, welche sie sonst dafür aufzuwenden hätten, ermöglicht, daß sie zur Erzielung des nämlichen Gewinnes eine geringere Einnahme nöthig haben, daß sie also bei gleicher Einnahme einen höheren Gewinn erübrigen, oder bei

---

[7]) K. Hilse a. a. O. § 17 S. 73.

gleichem Gewinn ihre Leistungen billiger abgeben können. In beiden Richtungen wirken sie den haftpflichtigen Unternehmern gegenüber im Preiswettkampf nachtheilig. Entweder zwingen sie diese zu einem Herabsetzen des Preises der Leistungen, Schmälerung des eigenen Gewinnes und folgeweise Drücken der Vorliebe, flüssige Geldbeträge in dem Unternehmen anzulegen, oder sie erreichen eine Steigerung ihres eigenen Gewinnes und damit ein Steigen des Marktpreises ihrer Aktien.

Hieraus ergiebt sich, daß die Straßenbahnunternehmer allerdings aus wirthschaftlichen Rücksichten entweder Befreiung von der Haftpflichtverbindlichkeit oder Ausdehnung derselben auf den sonstigen öffentlichen Fuhrbetrieb zu verlangen Grund haben, und daß jedenfalls es sich um namhafte Werthe handelt. Man darf insbesondere nicht übersehen, daß keineswegs alle Straßenbahn-Unternehmungen gewinnbringend sind. Manche haben im Gegentheil mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen[8]), um lebensfähig zu bleiben. Selbst von den drei Berliner Gesellschaften bringt nur eine namhaften Gewinn, eine zweite ist infolge der Stadtbahneröffnung in ihren Einnahmen bereits so zurückgegangen, daß die Berliner Stadtgemeinde sich zum Herabsetzen der Abgabe für Benutzung des Straßenkörpers entschlossen hat, und die dritte endlich ist in ihrem 12jährigen Bestande noch zu keiner Dividendenzahlung gekommen, hat vielmehr zur Beseitigung ihrer Unterbilanz sogar schon zu einer Herabsetzung des Werths der Aktien um 25 % schreiten müssen. Dabei haben jene Unternehmungen und ihre Betheiligten doch ganz gewiß auch Anspruch auf einen Nutzen des Anlagekapitals.

---

[8]) Nach amtlichen Nachrichten haben von 25 der vorzüglichsten Tramway-Gesellschaften in Großbritannien die Ausgaben gegenüber den Einnahmen nur bei 3 weniger als 70 % betragen. Bei 13 blieben sie über 80 %, bei 3 überschritten sie sogar 90 %, bei den restlichen 6 betrugen sie zwischen 70 bis 80 %. — In Deutschland liegen die Verhältnisse nicht wesentlich besser.

§ 7. Rechtsnatur des Haftanspruches gegen Straßenbahn-Betriebsunternehmer.

Um die einzelnen theils schon zum Ausdrucke gelangten, theils wenigstens im engeren Kreise der Betheiligten ausgetauschten Ansichten und Wünsche für die Gestaltung der Haftpflichtgesetzgebung und Angriffe gegen den heutigen Zustand sowohl nach ihrer Stichhaltigkeit als nach dem Grade ihres Erfolges oder ihrer Erfolglosigkeit beurtheilen zu können, muß die Rechtsnatur der bekämpften Rechtseinrichtung untersucht werden. Denn hieraus allein ergiebt sich, ob und wieweit die Vorschläge blos auf Abänderungen abzielen und mit dem Wesen der Haftpflicht noch verträglich sind, oder deren Aufgeben bezw. Fallenlassen erstreben.

Schuldgrund für den Haftanspruch ist das Gesetz, nicht etwa eine vorgefallene Verschuldung, für welche der Betriebsunternehmer verantwortlich erklärt wird. Die Haftpflichtklage stützt sich hier also auf das Gesetz. Es ist völlig nebensächlich, ob ein vertretbares Verschulden vorliegt oder nicht.[1]) Vielleicht hätte zur Erreichung des Zieles, den im Betriebe einer Eisenbahn Verunglückten vor der Gefahr zu schützen,[2]) wegen der Unmöglichkeit, den ursachlichen Zusammenhang zwischen seinem Schaden und einer Betriebshandlung zu beweisen, Schadloshaltung zu verlieren, das Aufstellen einer Rechtsvermuthung zu seinen Gunsten genügt, die dann durch formellen Gegenbeweis hätte entkräftet werden können.

Der Gesetzgeber ist indeß weiter gegangen. Er hat den Betriebsunternehmer zahlungspflichtig erklärt, sobald zusammentreffen:

a) eine im Betriebe eingetretene Tödtung oder Körperverletzung,

b) ein dadurch[3]) entstandener Schaden, ohne daß diese Körperverletzung oder Tödtung als Folge der Eigenthümlichkeiten des Betriebes dargethan, geschweige erst der ursachliche Zusammenhang

---

[1]) V. Hilse: Formulare für Handlungen der streitigen Gerichtsbarkeit (II. Aufl.) 125 und oben § 2 S. 10 Anm. 2.

[2]) Urt. d. R. G. v. 29. März 1884 (Entsch. XI 146) und v. 19. Juni 1885 (Entsch. XIV 25).

[3]) Förster a. a. O. § 151 (II 146).

zwischen Vorgang und dem Verschulden eines Betriebsbediensteten bei Ausführung der Dienstverrichtung nachgewiesen zu werden braucht. Selbst ein mittelbarer[4]) Kausalzusammenhang zwischen Betrieb und Beschädigung reicht aus, während ein blos zeitliches Verhältniß[5]) dies scheinbar nicht thut. Lediglich nur deshalb, weil er im Betriebe zu Schaden kam, soll der Verunglückte einen Anspruch haben.

Insofern der Haftanspruch ein gesetzlicher ist, also kraft Gesetzes als Folge des Zusammentreffens der beiden vorberegten Umstände eintritt, ist dem Erkenntnißrichter sogar die Befugniß entzogen, solchen aus anderen als den vom Gesetz für zuläßig erklärten Gründen abzulehnen. Ihm ist also die Prüfung benommen, ob bezw. in wieweit das Verschulden irgend welcher im Betriebe thätigen oder außerhalb desselben stehenden Person die Unfallursache geschaffen habe. Der Anspruch darf vielmehr blos abgelehnt werden, wenn ein im Gesetz vorgesehener Grund hierzu vorliegt, also höhere Gewalt[6]) oder eigenes Verschulden des Verunglückten als Unfallursache erwiesen wird, oder der Kläger mit der Behauptung beweisfällig bleibt, daß er einen Schaden erlitten hat bezw. daß die Beschädigung im Betriebe entstanden ist. Jeder andere Einwand hat nach der heutigen Rechtsprechung unberücksichtigt zu bleiben. Solches gilt namentlich von dem Einwand obwaltender fremden Schuld,[7]) so sehr die Billigkeit vielleicht auch seine Berücksichtigung gebietet. Denn dem Zwange und den Schranken des Gesetzes gegenüber muß Billigkeit weichen.

Zwar begegnet man der Auffassung,[8]) daß durch das Ver- und

---

[4]) R. O. H. G. Bd. XII 163, z. B. ein Sturm schleudert einen Theil des Stationsgebäudes auf einen in dem vorbeifahrenden Zug Befindlichen.

[5]) Dernburg a. a. O. § 264 (II 709).

[6]) Urt. d. R. G. v. 29. März 1884 (Entsch. XI 146), v. 18. September 1885 (Entsch. XIV 82) und 5. Januar 1887 (Entsch. XIX 37).

[7]) Nach einem Urt. d. R. G. v. 27. März 1888 (Selbstverwaltung XV. 182) können Handlungen von Menschen, z. B. das ungewöhnliche Anstürmen der der Beförderung harrenden Menge auf einen einfahrenden Zug, höhere Gewalt im Sinne Haftpfl.-Ges. § 1 herstellen, und braucht solche nicht nothwendig in „Naturkräften“ gesucht zu werden.

[8]) K. Hilse: Einfluß der Kranken- und Unfall-Fürsorge auf den Ersatzanspruch des Verletzten gegen den Beschädiger (Berlin 1888, Carl Heymanns Verlag) § 5—9 und die dort gegebenen Beläge.

Erlangen einer Buße im Strafverfahren gegen den Beschädiger der Verletzte seinen Haftanspruch verliert, so daß auf Grund des Einwandes, daß Kläger im Strafverfahren eine Buße zuerkannt erhalten habe, der Haftanspruch zurückgewiesen werden dürfe. Der Billigkeit würde dies ganz gewiß entsprechen, gesetzgeberisch ist dieser Einwand jedoch nicht vorgesehen, so daß er mit der beregten Wirkung nicht zulässig erscheint. Die Gegenansicht[9]) stützt sich darauf, daß im Reichstage der Abgeordnete Dr. Schwarze ohne Widerspruch ausgeführt hat[10]):

„Nach Alinea 2 des § 232 schließe eine solche Buße einen „weiteren Entschädigungsanspruch aus. Indeß sei der Zweifel „erhoben worden, ob das vorliegende Gesetz, welches ein jüngeres „Datum tragen werde, als das Str.-G.-B., als Aufhebung dieser „Bestimmung des Str.-G.-B. anzusehen sei. Er verneine diese „Frage. Es hänge von dem Beschädigten ab, ob er im Strafpro„zesse die Zuerkennung einer Geldbuße von dem Richter verlangen, „oder ob er seine desfallsigen Ansprüche im Civilprozesse durchfüh„ren wolle. Die Wahl stehe bei ihm. Habe aber der Kriminal„richter auf Antrag des Beschädigten auf eine Geldbuße erkannt, „so werde damit jeder civilrechtliche Anspruch ausgeschlossen und „ebenso würde, wenn der Civilrichter dem Beschädigten einen „Schadensersatz bereits zugebilligt hätte, ein Anspruch auf Buße „(jedoch natürlich nicht der Antrag auf Strafe) im Wege des Kri„minalprozesses ausgeschlossen sein."

Ihr stehen folgende Bedenken entgegen. Allerdings schließt das Zubilligen einer Buße gegen den Beschädiger die Geltendmachung jedes weiteren Entschädigungsanspruches aus.[11]) Ist jedoch der Haftanspruch gegen Betriebsunternehmer ein Entschädigungsanspruch im Sinne Str.-G.-B. §§ 231. 232? Dies ist zu bezweifeln. Denn aus der schädigenden Handlung können unter gewissen Umständen zwei nebeneinander bestehende selbstständige Ansprüche — ein solcher aus landesgesetzlichen Satzungen gegen den Beschädiger und ein zweiter Ersatzanspruch kraft des Gesetzes vom 7. Juni 1871 § 1 gegen den Unternehmer desjenigen

9) Eger a. a. O. 507. 508.

10) St.-Ber. I 498.

11) Str.-G.-B. §§ 188. 231. 232.

Betriebes eintreten, innerhalb dessen die beschädigende Handlung sich zutrug.[12]) Wenn z. B. ein Arbeiter, welchem die Reinigung der Pferdebahnschienen obliegt, durch die Fahrlässigkeit des Kutschers eines Pferdebahnwagens, welcher von einem zweiten Betriebsunternehmer auf Grund eines Gleis-Mitbenutzungsrechtes in Betrieb gesetzt war, körperlich verletzt wurde, so sind aus dieser Handlung zwei Schuldverbindlichkeiten gegenüber dem Verletzten denkbar,

a) des Beschädigers aus seiner Fahrlässigkeit,

b) des Betriebsunternehmers auf Grund der Haftpflicht.

Sie bestehen nebeneinander,[13]) sind selbstständig verfolgbar und bis auf den Umstand völlig von einander unabhängig, daß beiden der nämliche Schaden zu Grunde liegt, mithin die Eine soweit gegenstandslos wird, als Schadloshaltung aus der Anderen eintrat. Denn unbedenklich darf dem Verletzten nicht mehr als einmalige Schadloshaltung zugesprochen werden. In einem etwaigen Haftpflichtstreit muß er denjenigen Betrag fallen, bezw. sich gutbringen lassen, welchen er bereits vom Beschädiger[14]) vereinnahmt hat. Dagegen bestehen beide Schuldverhältnisse jedenfalls dergestalt selbstständig und unabhängig, daß der Beschädigte die Wahl hat, aus welchem von beiden er seine Befriedigung suchen will. Der haftpflichtige Betriebsunternehmer darf Abtretung des gegen den Schadensurheber bestehenden Anspruches verlangen, ihn nicht aber etwa zunächst an den Beschädiger oder dieser ihn an jenen verweisen.

Insofern der Haftpflichtanspruch des körperlich Verletzten kein Verschulden sondern das Gesetz vom 7. Juni 1871 zum Rechtsgrund, Str.-G.-B. §§ 231, 232 aber die Folgen des durch die vorliegende strafbare Handlung bekundeten Verschuldens im Auge haben, wird bei dem Wortlaut des Strafgesetzbuches § 231 immerhin streitig sein, ob eine zuerkannte Buße neben der Geltendmachung eines Entschädigungs- auch diese eines Haftpflichtanspruches

---

[12]) K. Hilse a. a. O. §§ 5. 6. S. 15 ff.

[13]) K. Hilse in der Selbstverwaltung XV 17 u. Zeitschr. f. Lokal- u. Straßenbahnwesen VII 61.

[14]) Nicht aber aus Krankenkassen, denen gegenüber er durch Zahlung von Prämien ein Unterstützungsrecht erworben hatte. Vgl. Urt. d. Ob.-L.-G. in Dresden vom 28. März 1888 in der Berufsgenossenschaft III 155.

ausschließt, vielmehr die Ansicht den Vorzug gewinnen müssen, daß der Verlust des Klagerechtes aus der Haftpflicht als Folge des Bußeverlangens nicht eintritt, weil anderenfalls solches durch Gewähren eines entsprechenden Einwandes jedenfalls hätte ausdrücklich ausgesprochen werden müssen.

Zwar ist nicht zu verkennen, daß der Haftpflichtschuldner ein Rückgriffsrecht gegen den Beschädiger hat,[14]) welches ihm durch Zuerkennung einer Buße verloren geht, weil der Beschädiger durch dieselbe seine Ersatzverbindlichkeit erfüllt und tilgt. Auch begründet der Verletzte, indem er aus freiem Willen Buße verlangt, zu Gunsten des Haftpflichtschuldners die Vermuthung, daß er bei Ausübung des zustehenden Wahlrechtes unter den verschiedenen gebotenen Schadloshaltungsarten bezw. den bestehenden Schuldverbindlichkeiten sich für das Fallenlassen der Uebrigen entschieden habe. Diese gewichtigen Billigkeitsgründe für den Untergang des Haftpflichtanspruches durch das Verlangen der Buße, können gleichwohl die Haftpflichtklage auf Grund des Einwandes der zuerkannten Buße nicht beseitigen und aufheben, weil dieser Einwand zum zulässigen Beseitigungsgrunde der gesetzlichen Haftpflicht nicht erklärt und die Schuldverbindlichkeit aus der Haftpflicht noch weniger eine bloß aushilfsweise ist, wenn sonstige Schadensbeseitigung ausbleibt. Lediglich aus dem Gesichtspunkte, daß der Verletzte aus der Haftpflicht nicht mehr als Ersatz seines Schadens finden soll und darf, der Schaden sich jedoch um denjenigen Betrag ermäßigt, welchen er anderwärts her in ursächlichem Zusammenhange mit dem schädigenden Ereigniß erzielte, wird bei Bemessen des Haftpflichtbetrages richterlicherseits die auf Grund des Schadenersatzanspruches bereits stattgefundene, gänzliche oder theilweise Beseitigung des Schadens zu berücksichtigen und um den bezüglichen Betrag die Haftpflichtsumme herabzusetzen sein. Es ist also gewissermaßen die exceptio doli generalis, welche hier zur Geltung kommt.

Uebrigens kann der Haftpflichtschuldner sich vor der Gefahr sehr einfach schützen, sein Rückgriffsrecht gegen den Beschädiger durch das selbstständige Verlangen einer Buße seitens des Haft-

14) Urt. d. R.-G. v. 16. Dezember 1886. (Entsch. XVII 219.)

pflichtgläubigers beeinträchtigt zu sehen. Er braucht nur seine Verbindlichkeit möglichst schnell zu erfüllen und sich dagegen die Ansprüche an den Beschädiger abtreten zu lassen. In diesem Falle hört der Verletzte auf geschädigt, bezw. Eigenthümer des Schadensanspruches zu sein, und fehlt ihm dadurch sowohl Anlaß wie Berechtigung zum Verlangen einer an ihn zu erlegenden Buße. Würde er indeß gleichwohl ein solches Verlangen stellen, so würde darin eine selbstständige unerlaubte Handlung dem Haftpflichtschuldner gegenüber zu finden sein, welche diesem Rechtsgrund auf vollen Schadensersatz, also Rückzahlung des Geleisteten geben würde.

Gewichtige Rechts- und Billigkeitsgründe stehen also denen entgegen, welche in der zuerkannten Buße eine Beseitigung des etwaigen Haftpflichtanspruches rechtfertigen zu können vermeinen. Ein Haftpflichtanspruch darf vielmehr neben der zuerkannten Buße geltend gemacht werden und begründet höchstens den Einwand, daß der Bußebetrag auf die Haftpflichtsumme anzurechnen sei.

Dagegen fällt unter „gesetzlicher Entschädigungsanspruch gegen Dritte" im Sinne Gesetzes vom 15. Juni 1883 § 57 und „Forderung der Entschädigungsberechtigten an den Dritten"[15]) im Sinne Gesetzes vom 6. Juli 1884 § 98, vom 5. Mai 1886 § 119, vom 13. Juli 1887 § 112 zweifellos ein etwaiger Rentenanspruch auf Grund des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 § 1. Denn wenn hier den Verpflichtungsgrund zwar nicht die schädigende Handlung, sondern das Gesetz herstellt, so fehlt doch jeder vernünftige Grund für die Annahme, daß der Gesetzgeber etwaige Haftpflichtansprüche dem Verletzten neben der Unfallrente oder Krankenunterstützung habe belassen und dem Uebergange auf die eintretenden Fürsorge-Anstalten habe entziehen wollen. Vielmehr erstreckt sich die gesetzliche Abtretung auch auf Haftpflichtansprüche.

---

[15]) K. Hilse: Unfall-Fürsorge § 4. S. 14.

§ 8. Grundgedanke der Haftpflicht.

Dem Haftpflichtgesetze liegt der Gedanke zu Grunde, welchen die heutige Gesetzgebung auf gesellschaft-wirthschaftlichem Gebiete verfolgt, daß nämlich für die Vernichtung wirthschaftlicher Güter (worunter Leben, Gesundheit, Erwerbsfähigkeit gleichfalls zu rechnen sind) derjenige aufzukommen habe, in dessen Betriebe sie verursacht wurde. Der Betrieb, welcher Güter vernichtet, soll solche wiederherstellen oder ersetzen. Er ist in der Art dafür verantwortlich, daß bloß derjenige Theil seiner Erträge, welcher nach Wiederherstellung bezw. Ausgleich seiner Verluste übrig bleibt, als Gewinn zu behandeln und zu vertheilen ist.

Den schädigenden Betrieb mit Aufbringen der Mittel zur Beseitigung wirthschaftlicher Verluste, welche er forderte, zu belasten, ist weder ungerecht, noch wirthschaftlich verwerflich. Denn naturgemäß würde Gewinnsucht und falscher Sparsamkeitstrieb leicht dahin führen, Aufwendungen zu unterlassen, welche zur Verhütung denkbarer Unfälle zweckmäßig sind, wenn nicht die Gefahr im Hintergrunde stände, Schäden in unbegrenzter Höhe zu zahlen. Auf Gefahr Anderer — nämlich der Verunglückten — eine Gewinnsteigerung — Bereicherung — zu erzielen, ist verwerflich. Diesen Erfolg abzuschneiden, bietet sich als einziger wirthschaftlich richtiger Ausweg, daß die Nachtheile aus derarten übertriebenen Ersparnissen dem Sparer aufgebürdet werden. Naturgemäß wird er unter den beiden Uebeln das kleinere wählen, d. h. mit Aufwendungen, welche die Sicherheit seines Betriebes zu fördern geeignet sind, und deren ziffermäßige Höhe zu übersehen er im Stande ist, weniger kargen, sobald er anderenfalls die unabsehbaren Aufwendungen zum Ausgleich eingetretener Unfälle zu tragen hat, welche die ersparten Beträge vielfach übersteigen können. Je größer also die efahr Geiner Unterlassung ist, desto mehr wird solche vermieden werden.

Trifft diese Erwägung bei natürlichen Personen bereits zu, so hat sie juristischen gegenüber noch größere Berechtigung, weil hier unverkennbar das Bestreben derjenigen Betheiligten, welche

die bestmögliche Veräußerung ihres Aktienbestandes bezwecken, auf Erzielen hoher Gewinnvertheilung gerichtet ist, weshalb sie vielfach die Verwaltungen zu Ersparnissen zu bestimmen versuchen, die der Sache schaden. Solchen Versuchen gegenüber bildet das Gesetz eine sichere Stütze.

Vollständig sachgemäß erscheint gerade hier das gesetzgeberische Verlangen an die Verwaltungsorgane, vor der Gewinnvertheilung alle Beträge deren Erzielen nur durch Vernichtung wirthschaftlicher Güter geschah, insoweit abzusetzen, als zum Ausgleich des Geschädigten in seinen wirthschaftlichen Verhältnissen gebraucht wird. Die Aktionäre werden derartigen Abschreibungen mit Erfolg nicht entgegen zu wirken vermögen. Denn durch die gesetzliche Haftverbindlichkeit nehmen jene Beträge die Eigenschaft von Lasten des Unternehmens an und sind als solche zu behandeln.

Indem die dem Volkswohlstande verlorenen Werthe auf solche Weise ihm wieder zugeführt werden, nehmen die entschädigten Verlierer am wirthschaftlichen Erwerb wieder Theil, wenn vielleicht auch in anderer Weise, und fallen jedenfalls als Unterstützungspflichtige aus der Armenpflege und damit unproduktive Konsumenten öffentlicher Mittel weg. Solches ist gleichzeitig ein wirthschaftlicher Gewinn und sittlicher Erfolg, der keineswegs seine Grenze bei den Betrieben zu finden braucht, welche das Gesetz vom 7. Juni 1871 umfaßt.

Insofern vielmehr Gesetzgebung und Rechtsprechung übereinstimmend gerechtfertigt halten, die durch Gesetz vom 7. Juni 1871 betroffenen Betriebe für die bei ihnen vorgekommenen Verluste an Leben und Gesundheit wirthschaftlich verantwortlich zu machen, entsteht naturgemäß die Frage, aus welchen Gesichtspunkten diese Verantwortlichkeit gerade auf die beregten Betriebe beschränkt bleiben müsse und nicht darüber hinaus auf andere ausgedehnt werden dürfe. Fehlt es an Rechtsgründen, welche eine Erweiterung der Haftpflicht auf bisher nicht haftpflichtige Betriebe hinderlich sind, so kann es sich nur noch darum handeln, ob die Ausdehnung aus sachlichen Gesichtspunkten zweckmäßig erscheint. Dies thut sie überall da wo als ihre Folge eine erhöhte Vorsicht des Betriebsunternehmers bei Auswahl seines Personals,

eine Verbesserung der Betriebseinrichtungen, das Schaffen eines Unfallverhütungsschutzes zu erwarten steht. Denn mit Abnahme der Unfälle verringert sich der Verlust an wirthschaftlichen Gütern (Gesundheit, Leben) und damit der zu deren Deckung erforderliche Betriebsertragsbeitrag, verbessert sich also um die so ersparte Summe das Gesellschaftsvermögen und folgeweise der Volkswohlstand. Jede Erhöhung seiner Verantwortlichkeit macht den Betriebsunternehmer vorsichtiger, weil er bei dem Abwägen der ihm zur Last fallenden Aufwendungen der gewissen vor der in ihrer Höhe ungewissen den Vorzug giebt.[1])

In dieser Richtung wird im Verlaufe zu untersuchen sein, ob thatsächlich der Pferdebahnbetrieb unter den Straßengewerben der einzige ist, welcher Unfälle birgt. Durch Ausdehnung der Unfallfürsorge auf Speditions-, Fuhrwerks-, Gondel- und ähnliche Betriebe ist das Gegentheil bereits gesetzgeberisch anerkannt. Konnte jedoch ohne Verletzung des Rechtsgefühls und des Rechtsgedankens das Gesetz vom 28. Mai 1885, welches die Unfallversicherungspflicht für die Pferdebahnen erst geschaffen hat, gleichzeitig diese für weitere Straßenbetriebe herstellen, so ist nicht erfindlich, warum die Haftpflicht für dieselben ausgeschlossen bleiben müsse.

---

[1]) Beläge s. oben § 5 S. 21.

B. Die Gefahren-Statistik.

I. Die Gefährlichkeit des Straßenbahnbetriebes.

§ 9. Im Allgemeinen.

Mit dem Beginn des Straßenbahnbetriebes ist allerdings eine neue Gelegenheit zu Unfällen geboten worden, mithin der Eintritt solcher nicht ausgeblieben. Indessen wird die Gefährlichkeit des Straßenbahnbetriebes ganz gewaltig überschätzt.[1])

Die Geschichte der einzelnen Straßenbahn-Unternehmungen liefert bereits lehrreiche Beläge,[2]) wie sich im Zeitenverlaufe als Erfolg der gemachten Erfahrungen ein Wechsel der Meinungen, ein Fallenlassen bestandener Besorgnisse und ein Zurückgehen von übertriebenen Forderungen allerwärts vollzogen hat Würden die heutigen Erfahrungen, welche bei dem Pferdebahnverkehr besonders in den Großstädten gemacht sind, schon bei Beginn der verschiedenen Unternehmungen bestanden haben, so hätte fast allenthalben das Netz eine weit zweckmäßigere Gestalt erhalten, wäre schneller fertig gestellt worden und würde Verkehr und Publikum weit früher und weit wirksamer die Vortheile der Straßenbahn genossen haben. Aber selbst jetzt herrschen noch viele Vorurtheile, Ueberschätzung der Gefahren, Unterschätzung der den Straßenverkehr regelnden Gewalt der Straßenbahnen, so daß es noch immer ersprießlich ist, eine Klärung der Verhältnisse herbeizuführen, die nur auf dem Wege einer möglichst vollständigen, dabei jedoch thunlichst genauen und zuverlässigen Statistik erreichbar erscheint. Eine solche zeigt, daß die Gefährlichkeit der Straßenbahnen ziffermäßig und nach der Schwere des Unfallausganges

---

[1]) K. Hilse: Zur Statistik der Betriebsunfälle bei Lokalbahnen in der Zeitschr. f. Lok.- und Straßenb.-Wesen III 168, VII 62.

[2]) K. Hilse: Betriebsunfälle S. 3.

nicht allein dieser der Vollbahnen, sondern auch dieser der sonstigen Geschäfts- und Gewerbe-Fuhrbetriebe erheblich nachsteht.

Lediglich auf einer grundlosen Ueberschätzung der Gefahrenhöhe beruht der wesentlichste Gesichtspunkt, aus welchem die Reichstags-Kommission[3]) die Unterordnung der Pferdebahnen unter das Haftpflichtgesetz für geboten erklärt hat, nämlich die erfahrungsgemäße Gefährlichkeit des Straßenbahnbetriebes. Denn es lagen genügende und wenigstens einigermaßen zuverlässige Unterlagen zur Bildung einer Erfahrung im Jahr 1870 noch nicht vor, so daß wie bereits erwähnt, ein Irrthum obgewaltet haben muß. Denn der Pferdebahnbetrieb stand zur Zeit der Gesetzes-Berathung erst in seiner Entwickelung. Kurz vorher waren drei Betriebe in beschränktem Umfange dem Verkehre eröffnet. Die auf ihren Betrieb und dessen Vorgänge gestützten Beobachtungen konnten um so weniger einen sicheren Anhalt für die Gefährlichkeit abgeben, als bekanntlich die Zuverlässigkeit aller Neuerungen anfänglich manches zu wünschen übrig läßt, dem jedoch im Zeitenverlaufe durch geeignete Unfallverhütungs-Vorschriften, durch zweckdienliche Betriebseinrichtungen, durch bessere Schulung des Personals abgeholfen werden kann, in deren Verfolg eine erhebliche Gefahrenabnahme unausbleiblich ist. Diese in der Entwickelung des Eisenbahnwesens gemachte Beobachtung durfte nicht unberücksichtigt bleiben, wollte man dem Vorwurfe entgehen, unter der Einwirkung unbegründeter Vorurtheile gehandelt und geurtheilt zu haben.

§ 10. Die Straßenbahn-Betriebsunfälle bis zum Jahre 1870.

Die in den drei vor dem Jahre 1870 in Deutschland bestandenen Betrieben seit deren Eröffnung bis zur Berathung des Haftpflichtgesetzes eingetretenen Unfälle unterstützen die Schlußfolgerung der Reichstags-Kommission nicht allein nicht, widerlegen solche vielmehr geradezu. Nach den Feststellungen der drei

---

[3]) Sten.-Ber. III 71; oben § 2 S. 9 § 4 S. 17.

betheiligten Betriebsunternehmer sind nämlich in der Zeit von deren Eröffnung[1]) bis zum Jahre 1870 in ihrem Betriebe Tödtungen oder Körperverletzungen von Fahrgästen, Straßengängern oder eigenen Bediensteten bloß in nachfolgendem geringem Umfange zu ihrer Kenntniß gelangt.

In Hamburg war es bloß zu einigen so unbedeutenden Verletzungen von Fahrgästen und Straßengängern gekommen, daß nur höchst geringfügige Ersatzansprüche zu leisten waren, überwiegend dagegen Forderungen nicht erst erhoben wurden. In Stuttgart waren zwei Personen (darunter ein Knabe) beim Aufsteigen im Fahren vom Vorderperron und eine Person beim Absteigen verunglückt, der Knabe getödtet, die beiden Erwachsenen nicht unerheblich verletzt worden. Ansprüche sind nicht geltend gemacht, würden aber selbst unter der Geltung des Haftpflichtgesetzes keinen Erfolg gehabt haben, da bekanntlich eine derarte Handlung in gleichmäßiger Rechtsprechung des vormaligen Reichs-Oberhandels- und jetzt des Reichsgerichts für eine die Haftpflicht ausschließende Selbstschuld beurtheilt wird. — Auf der Linie Berlin-Charlottenburg waren allerdings acht Unfälle eingetreten, von denen zehn Personen betroffen und zwar zwei tödtlich, drei schwer und fünf leicht verletzt wurden. Darunter befanden sich acht Erwachsene und zwei Kinder. Sie trafen acht Fahrgäste — und zwar durch Abspringen im Fahren vom Vorderperron drei, beim Besteigen des Vorderperron einen, endlich durch Glassplitter infolge des Anfahrens einer Stadtbahnlokomotive bezw. eines Lastwagens gegen den von ihnen benutzten Pferdebahnwagen vier — und zwei Straßengänger, die kurz vor den Pferden vom Bürgersteig auf den Straßendamm getreten waren. Die zwei Todten sowie zwei Schwerverletzte entfallen auf die vier im Fahren Ab- bezw. Zugestiegenen, für welche auch jetzt noch Haftpflicht fehlen würde, während der dritte durch Verlust des rechten Beines Schwerverletzte ein Straßengänger war, welcher indeß nicht einmal versucht hat, Entschädigung zu erhalten, sich deshalb wohl aber seiner eigenen Selbstschuld bewußt gewesen sein mag. Von den vier infolge des anfahrenden Lastwagens

---

[1]) Die einzelnen Zeitpunkte s. oben § 1 S. 1.

bezw. der Lokomotive Verletzten ist bloß im letzteren Falle eine Forderung erhoben und durch Zahlung von 30 Mk. beglichen worden. Außerdem waren aus Freigebigkeit der Wittwe des beim Aufsteigeversuche Getödteten 45 Mark gezahlt worden. Mithin würden nur vier der 11 in Berlin und Stuttgart eingetretenen Fälle — welche sich vertheilen mit einem auf 1865, zwei auf 1867, drei auf 1868, zwei auf 1869 und drei auf 1870 — dazu angethan gewesen sein, daß den durch sie Betroffenen das Haftpflichtgesetz denkbarerweise zu Gute kommen konnte. Darunter fallen noch dazu die zwei Zusammenstoß-Fälle mit vier Personen, deren einer nachweisbar auf die Schuld des Lastwagenführers, der zweite auf den Betrieb eines Stadtbahnzuges zurückzuführen ist, so daß beide keineswegs dem Straßenbahnbetriebe als solchem zugerechnet werden dürften.

Unter so bewandten Umständen erregt das Berühmen mit vorliegender Erfahrung allerdings berechtigtes Bedenken. Die angebliche Erfahrung schrumpft zu einem vagen Vorurtheil zusammen. Denn selbstredend sind derart winzige Ziffern und eine so kurze Beobachtungszeit nicht im Stande eine sachgemäße Unterlage für eine Erfahrung abzugeben. Also hat keineswegs eine auf Vorkommnisse und thatsächliche Feststellungen gestützte Erfahrung, sondern lediglich eine auf Vorurtheilen beruhende Befürchtung oder Vermuthung den Untersatz für die Schlußfolgerung der Reichstags-Kommission abgegeben. Solche wird deshalb hinfällig, sobald das Irrthümliche der zu Grunde gelegenen Voraussetzung dargethan wird. Hauptaufgabe der Untersuchung wird die diesbezügliche Prüfung und der ziffermäßige Nachweis[2]) sein, daß die bisherigen Betriebsergebnisse umgekehrt erkennbar machen, daß der Pferdebahnbetrieb eine Entlastung und Regelung des Verkehrs, dadurch aber eine Erhöhung der Verkehrssicherheit bewirkt hat,[3]) welche sich einmal in der steten Abnahme der Unfallziffer und sodann darin ausdrückt, daß die schweren Unfälle immer seltener werden, der nachtheilige Erfolg

---

2) Solchen lieferte bereits K. Hilse: Betriebsunfälle §§ 11—14 S. 16—70.

3) K. Hilse: zur Statistik der Betriebsunfälle der Lokalbahnen in der Zeitschr. f. Lok.- und Straßenbahnwesen III 168 ff. VII 62 ff.

sich vermindert, innerhalb der Unfallziffer nämlich eine Veränderung dahin sich vollzieht, daß diese der schweren fällt, der leichten steigt.

§ 11. Gefährlichkeitsunterschiede zwischen Anschluß- und Straßenbahnen.

Scheinbar hatten Unfälle Berücksichtigung gefunden, welche auf einzelne Fabrik- und Anschlußbahnen, die sich der Pferde als Triebkraft bedienten, vorgekommen sind. Zu ihrem Heranziehen fehlt jede Berechtigung. Ein Rückschluß, daß das Ergebniß dieser Betriebe den Vorkommnissen auf richtig angelegten und betriebenen Straßenbahnen zu vergleichen sei, ist grundfalsch. Die ausschließlich für den Güterverkehr bestimmten Anschlußbahnen sind höchst einfach, unsicher und technisch unbedeutend hergestellt gewesen. Für ihren Betrieb hat keine besondere sich ihrer Verantwortlichkeit bewußte Verwaltung und noch weniger ein geschultes Betriebspersonal bestanden. Dem Unternehmer kam es ausschließlich auf schnelle und billige Beförderung seiner Güter an. Die Straßenbahnverwaltungen erkennen es jedoch als ihre Hauptaufgabe, die denkbar größte Sicherheit und Bequemlichkeit des Verkehrs und ihrer Anlagen zu erreichen. Denn von der Sicherheit und Zuverlässigkeit eines Betriebs hängt seine Ausdehnung und Beliebtheit ab, die sich im Steigen der Ziffer der Beförderten und der Einnahme ausdrückt. Die Unternehmer von Straßenbahnen, welche für den allgemeinen Personenverkehr bestimmt sind, schaden durch das Verkennen dieses Umstandes ihrem Unternehmen. Denn Zweifel an der Sicherheit eines Verkehrsmittels schrecken vor dessen Benutzung ab. Das Vertrauen zu demselben weckt die Benutzung und fördert den wirthschaftlichen Gewinn des Unternehmens. Jeder größere Eisenbahn-Unfall hat vorübergehend Aengstliche abgeschreckt und sich in den Erträgen bemerkbar gemacht; die Wiederholung größerer Unfälle in schneller Aufeinanderfolge hat die Furcht wach erhalten, vielleicht noch vergrößert. Es bedurfte längerer Zeit, bevor ängstliche Personen sich bequemten, Eisenbahnen zu benutzen. Aehnliche Voreingenommen-

heit hat jedes neue Verkehrsmittel zu überwinden. Auf sie allein ist die anfangs spärliche Benutzung der Straßenbahnen zurückzuführen. Straßenbahnunternehmer würden mithin ihre Aufgabe verkennen und ihrem Unternehmen schaden, wenn sie nicht auf alle erdenkliche Weise Sicherheit und Gefahrlosigkeit noch über die Annehmlichkeit des von ihnen gebotenen Verkehrsmittels stellen würden. Dessen sind allerwärts die Verwaltungen sich aber auch voll und ganz bewußt gewesen, wie im weiteren Verlaufe ziffermäßig nachgewiesen werden wird.

Das Sachwidrige, Pferdebahnen in der Gefährlichkeit den Vollbahnen zu vergleichen, hat übrigens Dernburg[1]) schon bald nach Erscheinen des Haftpflichtgesetzes erkannt. Nach ihm ist vom Standpunkte des Haftpflichtgesetzes die Unterordnung der Pferdebahn nicht berechtigt, weil hier besondere Naturkräfte nicht in Anspruch genommen würden und ihr Betrieb nicht erheblich gefährlicher sei, als der der Omnibus- und ähnlicher Fuhrunternehmungen. Die Unrichtigkeit der angeblichen Erfahrungen und die Wahrheitswidrigkeit der diesbezüglichen Thatsachen muß aber ziffermäßig nachgewiesen werden, wenn gegenwärtige auf eine Aenderung der derzeitigen Gesetzgebung und Rechtsprechung abzielende Untersuchung ihren Zweck erreichen soll. Denn vor der thatsächlich ziffermäßigen Erfahrung wird die bloß angebliche lediglich auf Muthmaßungen beruhende ihre Bestandsfähigkeit verlieren und weichen müssen, da dann ihre wahre Natur eines bloßen Vorurtheils erkannt und bewiesen ist.

Der Nachweis, daß bisher behördlich eine grundlose Ueberschätzung der Gefahrenziffer im Straßenbahnbetriebe obgewaltet hat, wird nicht verfehlen können, auch auf anderen Gebieten der Staatsverwaltung nützlich zu wirken, wie solches frühere Arbeiten in dieser Richtung schon vermocht haben.[2])

Die Gefährlichkeit des Straßenbahnbetriebes kann sich in dreifacher Weise äußern, nämlich gegenüber den Bediensteten, den Fahrgästen, den Straßengängern. Deshalb wird in diesen drei Richtungen besondere Darstellung eintreten.

---

[1]) Lehrb. d. Preuß. Privatrechts 1878 I 709 Anm. 5.

[2]) K. Hilse: Zur Unfallstatistik der Straßenbahnen in der Zeitschr. f Lokal- und Straßenbahnwesen VII 62ff.

1. Die Gefährlichkeit des Betriebes für die Straßenbahn-Bediensteten.

§ 12. a) Betriebsunfälle.

Seit dem 1. Oktober 1885 ist auf Grund der Reichs-Gesetze vom 6. Juli 1884 und vom 28. Mai 1885 die Anwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 auf Unfälle beseitigt, welche Straßenbahnbedienstete im Betriebe ihrer Dienstgeberin erleiden, indem neben der öffentlich rechtlichen Unfallfürsorge seitens der Straßenbahn-Berufsgenossenschaft gegen den Dienstgeber kein weiterer Anspruch besteht.[1]) Die Erfahrungen aus der Vergangenheit haben nach dieser Richtung zwar bloß noch einen geschichtlichen Werth, erscheinen andrerseits jedoch zur Widerlegung der Thatsache unerläßlich, daß die Gefahren auf den Straßenbahnbetrieben diesen der Vollbahnen gleich kommen und beide die nämliche Behandlung vertragen. Jener Reichstags-Kommission können Ziffern von Betriebsunfällen der Bedienungsmannschaft nicht vorgelegen haben, wenigstens hatten die drei damals bestandenen Betriebe Gefahren nicht erzeugt und Unfälle des Betriebspersonals durch die Pferdebahnen noch nicht entstehen lassen, so daß keine Erfahrung aus deren Betrieb entnommen werden konnte.

Der allgemeinen Annahme entgegen sind die Bediensteten im Straßenbahnbetriebe größeren Gefahren als die Werkthätigen im sonstigen Fuhrgewerbe durchaus nicht ausgesetzt, weshalb sie keinen größeren Schutz gegenüber dem sonstigen Fuhrwerkspersonal nöthig haben. Im Pferdebahnbetriebe liegt der Schwerpunkt der Gefahr, sowohl ihre ziffermäßige Höhe als die Tragweite des Ausganges anlangend, vielmehr in denjenigen Dienstleistungen, welche das Straßenbahngewerbe mit dem sonstigen Fuhr-Gewerbe gemeinsam hat, nämlich dem Stall- und Wagenreinigungsdienste. Die ver-

---

[1]) So Eger, a. a. O. 604. K. Hilse, in Selbstverwaltung XV 17 und Einfluß der Kranken- und Unfallfürsorge auf den Ersatzanspruch des Verletzten gegenüber dem Beschädiger. Berlin 1888 Carl Heymanns Verlag.

hältnißmäßig seltenen Unfälle im Außenbetriebe sind noch überdies zum erheblichsten Theile auf das schuldhafte Verhalten bezw. Außerachtlassen der schuldigen Aufmerksamkeit fremder Wagenführer oder auf Gewaltthätigkeiten dritter Personen zurückzuführen.

Die folgende Darstellung beschränkt sich allerdings auf den Betrieb der Großen Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft, umfaßt jedoch einen fünfjährigen Beobachtungszeitraum. Die ursprünglich geplante Ausdehnung auf die weiteren Betriebe mußte — wenigstens vorläufig — ausgesetzt bleiben, weil zuverlässige Nachrichten sich bisher nicht beschaffen ließen und es werthvoller erscheint, den aus weiteren Kreisen erreichbaren Mittheilungen nachträglich eine besondere Besprechung zu widmen, als den Werth der Beweisführung durch Ungenauigkeit des Zahlenmaterials [2]) zu schwächen.

§ 13. I. Uebersicht der Personalunfälle.

In dem Beobachtungszeitraum kamen bei einem Personalbestande von

	1883	1884	1885	1886	1887	Zusammen abs.	Zusammen %
Kontroleure . . .	61	68	62	56	55	302	3.01
Schaffner	488	524	580	692	711	2995	29.86
Kutscher	487	543	603	704	720	3057	30.50
Stallleute	347	362	405	483	473	2070	20.65
Vorreiter	19	22	20	32	31	124	1.24
Beschlagspersonal	46	49	54	64	101	314	3.14
Bahnhofspersonal	170	190	194	239	244	1037	10.34
Betriebs- u. Bahnaufsichtspersonal	27	23	22	23	31	126	1.26
Zusammen:	1645	1781	1940	2293	2366	10025	

[2]) Im Betriebe der Großen Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft ist die Zählkartenmethode im Gebrauch. Die Uebertragung der Angaben ge-

611 Unfälle zur Meldung. Wie sich solche auf die verschiedenen Dienststellungen vertheilen, ist anderwärts dargethan.[1])

Der Unfallverlauf innerhalb der einzelnen Jahre ist unerheblich, zeigt jedoch eine stetige Abnahme nach Zahl und Schwere.

Unter je 1000 verliefen 156 ohne Störung der Dienstfähigkeit, bewirkten 658 nur eine geringfügige von durchschnittlich 8—9 Tagen, 88 eine größere von etwa durchschnittlich 47 bis 48 Tagen und nur 21 eine solche von durchschnittlich 232 Tagen (also annähernd 8 Monate); 13 den Tod, 10 dauernde Erwerbsminderung. Die Beobachtung der Vorgänge, unter denen sich die eingetretenen Unfälle vollzogen haben, läßt erkennen, daß auf die Eigenart des Straßenbahnbetriebes verhältnißmäßig wenig entfallen, die Meisten sich vielmehr bei Verrichtungen ereigneten, welche der Straßenbahnbetrieb, soweit er, wie in Berlin mittelst Pferden geschieht, mit anderen Fuhrgewerben gemein hat. Solche sind höchstens unter den 191 bei den im Außenbetriebe unter 1—4, 6—9 aufzuführenden Verrichtungen zu suchen, welche im übrigen Fuhrgewerbe nicht eintreten konnten. Das Zuführen und Umspannen der Pferde und sämmtliche Stallverrichtungen mit 316 Fällen kommen in jedem anderen Fuhrgewerbe gleichfalls vor. In der Rechtsprechung ist deshalb für die bei derartigen Verrichtungen eingetretenen Unfälle Ersatzanspruch auf Grund des Haftpflichtgesetzes abgelehnt worden[2]).

Sie trugen sich unter folgenden näheren Umständen[3]) zu:

---

schieht durch den Syndikus einerseits aus den Unfallmeldungen an die Behörde, andererseits aus den schließlich zu Stande gekommenen Genesungsscheinen bezw. den obliegenden Berichten an die Aufsichtsbehörde und die Straßenbahnberufs-Genossenschaft über den Unfallverlauf.

[1]) K. Hilse, in Zeitschr. f. Lok.- und Straßenbahnwesen VII 63.

[2]) K. Hilse, a. a. O. VII 68 u. unten S. 47 Anm. 1.

[3]) Der diesseitigen Vertheilung liegt der Gesichtspunkt zu Grunde, daß nach G. v. 6. Juli 1884 § 5 die Fürsorgepflicht der Berufsgenossenschaften in Verletzungsfällen erst mit Beginn der 14. Woche nach dem Unfalle eintritt, daß dagegen zwischen dem 29—91 Tage eine beschränkte Zuschußverbindlichkeit des Betriebsunternehmers bestehen kann, wenn nämlich als statutarisches Krankengeld weniger als zwei Drittel des Erwerbslohnes gezahlt wird.

Dienstverrichtung, bei welcher und nähere Umstände, unter denen sich der Unfall ereignete.		Verletzungsum					
			wieder erwerbsfähig				
		Tod	sogleich	28 Tage und darunter	29 bis 91 Tage	über 91 Tage	unbestimmt
A. Betriebshandlungen.							
a. Außendienst.							
1. Bahnkörperreinigung	Fälle	1	5	10	1	1	—
	Tage	—	—	138	88	117	—
2. Weichen= u. Brückenbed.	Fälle	—	4	30	5	1	4
	Tage	—	—	189	217	174	—
3. Kontrole u. Expedition	Fälle	—	1	5	4	1	1
	Tage	—	—	32	248	154	—
4. Fahrscheinausgabe . . .	Fälle	1	6	11	1	—	1
	Tage	—	—	118	32	—	—
5. Zuführen u. Umlegen der Pferde	Fälle	—	7	71	9	1	1
	Tage	—	—	565	377	93	—
6. Fahren	Fälle	—	4	11	3	1	1
	Tage	—	—	129	117	147	—
7. Bremsen	Fälle	—	8	32	3	2	—
	Tage	—	—	202	151	1596	—
8. Hülfe beim Entgleisen	Fälle	—	—	4	1	—	1
	Tage	—	—	58	39	—	—
9. Durch Zusammenstoß	Fälle	—	3	13	2	1	1
	Tage	—	—	89	89	170	—
b. Innendienst.							
I. Stalldienst.							
1. Pferdepflege. . .	Fälle	1	18	64	7	1	2
	Tage	—	—	569	315	167	—
2. Anschirren, Anspannen	Fälle	—	5	17	3	1	2
	Tage	—	—	126	170	138	—
3. Hufbeschlag . . .	Fälle	2	2	31	1	1	2
	Tage	—	—	193	32	91	—
4. Stallreinigen . .	Fälle	—	8	19	2	1	1
	Tage	—	—	199	90	241	—
5. Sonstige Stallarbeiten	Fälle	—	8	20	2	2	—
	Tage	—	—	160	66	293	—
II. Wagenreinigen . . .	Fälle	1	6	11	4	—	1
	Tage	—	—	116	181	—	—
III. Futter anfahren, zubereiten u. abladen.	Fälle	1	3	29	2	—	3
	Tage	—	—	275	70	—	—
B. Verschiedene sonstige Dienstverrichtungen	Fälle	1	6	11	2	1	1
	Tage	—	—	147	135	98	—
C. Gewaltthätigkeiten bei Ausübung dienstl. Verrichtungen	Fälle	—	1	13	2	—	2
	Tage	—	—	70	137	—	—
Beisammen	**Fälle**	**8**	**95**	**402**	**54**	**15**	**24**
	Tage	—	—	**3375**	**2554**	**3479**	—

fang			Dienststellung								
Erwerbsfähigkeit gemindert	unentschieden	Ueberhaupt	Kontroleure	Schaffner	Kutscher	Stallleute	Vorreiter	Beschlagpersonal	Bahnhofspersonal	Betriebs- und Bahnaufsichtspersonal	
—	1	19	—	—	—	—	—	—	17	2	abs.
—	—	343	—	—	—	—	—	—	62.96	4.00	%
2	1	47	—	40	—	—	—	—	7	—	abs.
—	—	580	—	33.06	—	—	—	—	25.93	—	%
—	1	13	13	—	—	—	—	—	—	—	abs.
—	—	434	92.86	—	—	—	—	—	—	—	%
—	—	20	—	20	—	—	—	—	—	—	abs.
—	—	150	—	16.53	—	—	—	—	—	—	%
1	—	90	—	13	34	33	10	—	—	—	abs.
—	—	1035	—	10.74	27.20	14.41	76.93	—	—	—	%
—	—	20	—	—	20	—	—	—	—	—	abs.
—	—	393	—	—	16.00	—	—	—	—	—	%
—	—	45	—	12	28	2	—	—	—	3	abs.
—	—	1949	—	9.92	22.40	0.87	—	—	—	6.00	%
—	—	6	—	4	1	—	—	—	—	1	abs.
—	—	97	—	3.31	0.80	—	—	—	—	2.00	%
1	—	21	1	13	7	—	—	—	—	—	abs.
—	—	348	7.14	10.74	5.60	—	—	—	—	—	%
1	1	95	—	—	9	82	1	1	—	2	abs.
—	—	1051	—	—	7.20	35.81	7.69	3.12	—	4.00	%
—	—	28	—	—	12	16	—	—	—	—	abs.
—	—	434	—	—	9.60	6.99	—	—	—	—	%
1	—	40	—	—	—	14	—	26	—	—	abs.
—	—	316	—	—	—	6.12	—	81.26	—	—	%
—	—	31	—	—	—	31	—	—	—	—	abs.
—	—	530	—	—	—	13.54	—	—	—	—	%
—	—	32	—	—	3	25	—	1	—	3	abs.
—	—	519	—	—	2.40	10.92	—	3.12	—	6.00	%
—	—	23	—	—	—	2	—	—	—	21	abs.
—	—	297	—	—	—	0 87	—	—	—	42.00	%
—	2	40	—	—	7	22	1	—	—	10	abs.
—	—	345	—	—	5.60	9.60	7.69	—	—	20.00	%
—	—	22	—	8	2	—	—	4	3	5	abs.
—	—	380	—	6.61	1.60	—	—	12.50	11.11	10.00	%
—	1	19	—	11	2	2	1	—	—	3	abs.
—	—	207	—	9.09	1.60	0.87	7.69	—	—	6.00	%
6	**7**	**611**	**14**	**121**	**125**	**229**	**13**	**32**	**27**	**50**	**abs.**
—	—	**9408**	**2.29**	**19.80**	**20.46**	**37.48**	**2.13**	**5.24**	**4.42**	**8.18**	%

Ziffermäßig sind also im Verhältniß zu dem Personalbestande in den einzelnen Dienststellungen die Stallleute öfteren und verhängnißvolleren Unfällen ausgesetzt, als das Fahr- oder Begleitungspersonal. Die entgegengesetzte Annahme der Behörden und der Gerichtshöfe ist also irrthümlich, daß nämlich das Pferdebahnunternehmen in dem eigenthümlichen Betriebe eine größere Gefahr für das Personal berge, als jeder andere Fuhrbetrieb.

Diesen allgemein verbreiteten Irrthum über die Gefährlichkeit des Straßenbahnbetriebes für die Betriebsbediensteten widerlegt noch sicherer das Zurückführen der Unfallziffern auf den Ausgang des Unfalles. Nur acht Unfälle führten den Tod, sechs dauernde — davon einer gänzliche, fünf theilweise — Erwerbsunfähigkeit herbei. In 95 Fällen konnten dagegen die Betroffenen ihre Dienstverrichtungen sogleich fortsetzen; in 402 waren sie an einer Leistung der Dienstverrichtung auf 28 Tage und darunter, nämlich zusammen auf 3375 Tage oder durchschnittlich auf 8,4 Tage; in 54 Fällen an einer solchen auf 29—91 Tage, nämlich zusammen 2554 Tage oder durchschnittlich 47,3 Tage behindert. In 15 Fällen endlich überdauerte die Dienstunfähigkeit 91 Tage, währte nämlich 3479 Tage oder durchschnittlich 232 Tage. Weitere 24 Fälle liegen theils länger als zwei Jahre zurück, so daß mittlerweile die gesetzliche Verjährungsfrist[4]) abgelaufen, das Klagerecht aus dem erlittenen Unfalle verwirkt und folgenweise die Annahme begründet ist, daß Nachtheile ausgeblieben und lediglich aus diesem Umstande Rechtsansprüche nicht begründbar gewesen sind, weil andernfalls nach den gemachten Erfahrungen solche ganz sicher geltend gemacht sein würden, zumal die Gerichte bei Bewilligung des Armenrechtes sehr mild vorgehen, theils hat bereits eine rechtskräftige Ablehnung geltend gemachter Ersatzansprüche stattgefunden, womit das Fehlen einer Erwerbslosigkeit feststeht. Hier hat sich nicht mehr ermitteln lassen, ob die Betroffenen in Folge des Unfalles überhaupt dienstunfähig gewesen sind, bezw. ist sogar erwiesen, daß die behauptete Unfähigkeit zu Dienstleistungen bloß eine fälschlich vorgespiegelte gewesen. Es bleiben danach bloß sieben Fälle bestehen in denen

---

[4]) R.-G. v. 7. Juni 1871 § 8; R.-G. v. 6. Juli §§ 59, 65.

die Tragweite der erlittenen Unfälle heute noch nicht übersehen werden kann. Sie rühren aus den letzten zwei Jahren her. Hier hat sich der Unfallverlauf diesseits nicht feststellen lassen, weil die Betroffenen, welche vorübergehend beschäftigt waren, die Arbeit nicht wieder aufgenommen haben. Wahrscheinlich fanden sie sofort anderweitig eine Arbeit.

§ 14. II. Nähere Umstände der Unfälle.

Ueberzeugend ist der Nachweis, daß der Pferdebahnbetrieb für seine Bediensteten keine erhöhten Gefahren gegenüber den sonstigen Fuhrbetrieben birgt, erst durch näheres Eingehen auf die besonderen Umstände der einzelnen Unfälle bei den verschiedenen Dienstverrichtungen zu führen. Man gewinnt dabei folgendes Bild:

a) Die mit den sonstigen Fuhrgewerben gemeinsamen Verrichtungen.

Pferde zur Umspannung hinzuführen[1]) und umzuspannen, die Pferdepflege, das Anschirren und Anspannen, der Hufbeschlag, die Stallreinigung und sonstige Stallarbeiten, das Wagenreinigen, die Futterzufuhr und Zubereitung sind keine Eigenthümlichkeiten des Straßen- bezw. Pferdebahnbetriebes, kommen vielmehr in jedem Fuhrgewerbe vor. Leider liegen von den übrigen Fuhrgewerben keine zuverlässigen Unfallziffern vor, sodaß keine Vergleichung möglich ist.

Von den 40 beim Zubereiten und Heranschaffen des Futters Verunglückten hatten 19 beim Abladen oder Tragen von Futter solches fallen lassen, wobei sie sich verletzten, 10 unvorsichtig den beladenen Wagen bestiegen oder verlassen, waren 5 (darunter der tödtlich Verletzte) beim Maisquetschen oder Häckselschneiden in die Maschine gerathen, je 1 durch die Schrotleiter bezw. einen rutschenden Sack auf den Kopf getroffen, oder durch Umfallen des Heuwagens bezw. beim Schnüren des Heues, beim Getreideanbinden, beim Gehen neben seinem Wagen gefallen. Alle diese Verrich-

---

[1]) Z. B. Urt. d. sächs. Ob.-L.-Ger. in Dresden v. 22. Oktober 1884 (Klemm u. Lemm Annalen VI 355).

tungen kommen bei jedem anderen größeren Fuhrbetriebe vor. Dies gilt insonderheit auch von dem Zubereiten des Futters mittelst Kraftmaschinen.

Gelegentlich des Wagenreinigens fielen 2 beim Wagenschieben, 3 von der Leiter, 7 vom Wagen, 6 beim freien Gehen im Schuppen, 1 beim Waschen hin. Je 1 wurde durch den Schlag der Bremse, ein fallendes Gitter, durch muthwilliges Springen auf einen Schrank bezw. durch die Lampenscheere verletzt.

Der Umgang mit Pferden — also eine im Fuhrgewerbe ganz unvermeidliche nnd allgemeine Verrichtung — brachte 316 Personen zu Schaden, wobei noch nicht einmal diejenigen mitgezählt sind, welche beim Fahren zu Unfall kamen. Von ihnen starben 3 und wurden 3 in der Erwerbsfähigkeit beschränkt. In der Gefährlichkeit obenan steht von den verschiedenen Dienstverrichtungen mit Pferden die Behandlung der Hufe durch Beschlagen mit 40 Fällen (deren 2 Tod und 1 Verlust des rechten Auges herbeiführten), Reinigen und Scheeren mit 24, Einstecken von Stollen mit 11, beisammen also mit 75 Fällen. Beim Beschlagen scheint das Aufhalten (21) gefährlicher als das Zuschlagen (19).

Das Führen brachte 31, das Auf- und Abzäumen 28, das Putzen, Füttern und Reiten je 19, das Entfernen des Dunges aus den Ständen und das Vorlegen der Pferde an den Haltestellen je 17, das Anspannen 12, das Befestigen von Flankirbäumen, das Tränken und Hülfeleistungen bei kranken Pferden je 10, das Streubereiten 8, Reinigen der Stallgänge 7, das Aufhelfen gefallener Pferde 6, das Zurückbringen über den Strang getretener Pferde 5 Personen zu Schaden. Weitere 7 wurden von Pferden geschlagen, denen sie sich unbefugt ohne dienstlichen Anlaß, und 4, welche sich bei dem Aufnehmen von Gegenständen den Pferden zu sehr genähert hatten. 3 waren bei Ausübung von Stallarbeiten ausgeglitten, je 1 bei der Rettung von Pferden während einer Brandgefahr, beim Abmelken einer Stute, durch das Herabfallen einer Stallaterne verletzt worden. Die restlichen 6 hatten über die näheren Umstände, unter denen sie durch Pferde verletzt wurden, keine Aufklärung zu geben vermocht.

Wer könnte behaupten, daß einzelne dieser 316 Fälle in dem sonstigen Fuhrgewerbe unmöglich gewesen, also lediglich auf Ab-

sonderlichkeiten im Pferdebahnbetriebe zurückzuführen seien? Demnach fehlt jeder Anlaß, den Betroffenen einen für sie günstiger gestalteten Schadensanspruch zuzugestehen, wenn der Unfall sich im Bereiche eines Straßenbahnunternehmens ereignete, als wenn er in einem anderen Fuhrgewerbe eintrat.

b) **Verrichtungen im Außenbetriebe.**

Nach Absetzen der 90 Unfälle beim Zuführen und Umspannen der Pferde verbleiben 181 als Folge des Außenbetriebes.

Nach der Zifferhöhe obenan stehen 45 Unfälle beim Bremsen, 34 traten beim Einstecken oder Herausziehen des Bremsstöpsels, nur 11 durch das heftige plötzliche Anziehen der Bremse Zwecks Abwendung eines Zusammenstoßes oder des Ueberfahrens Vorübergehender ein. Deshalb sind sie überwiegend der eigenen Unvorsichtigkeit der Verletzten und nur zum geringsten Theile unwillkürlichen und unabwendbaren Betriebsereignissen zuzuschreiben. Hierher gehören die 5 im Ausgange erheblichen Fälle.

Beim Bedienen des Wagens verletzten sich 5 in Folge eines heftigen unvorhergesehenen Stoßes des Wagens, so daß bei ihnen von eigenthümlichen Gefahren des Pferdebahnbetriebes gesprochen werden könnte, 7 beim Fensterschließen, 5 beim Umtragen der Gitter, 2 beim Besteigen und Halten der Wagen und 1 Schaffner (tödtlich), indem er beim Verlassen des Wagenschuppens unzulässiger Weise sich über den Vorderperron nach hinten vorbeugte, wodurch sein Kopf zwischen Ausgangspfeiler und Wagenkasten gerieth.

Von den Fahrern verunglückten 7 durch ungeschicktes Auf- oder Absteigen an der Haltestelle, 5 beim heftigen unvorhergesehenen Anziehen der Pferde, welche zu fallen bezw. durchzugehen drohten, je 2 durch einen Stoß des Wagens bezw. an die Treppe, durch einen Pferdeschlag und durch den Eingriff fremder Fahrzeuge.

7 Kontroleure erlitten beim Zu-, 3 beim Absteigen, 2 beim Fassen des Handgriffs Schaden, 1 fiel vom Verdeck.

Beim Bahnkörperreinigen wurden 16 durch fremde Fuhrwerke angefahren, 3 fielen unvorsichtiger Weise hin. Ebenso wurden beim Weichenstellen 17 durch fremde Fahrzeuge umgefahren, fielen 12 auf dem Straßenpflaster in Folge Glätte zur Erde, vertraten sich 7 beim eiligen Nachlaufen das Bein, verletzten sich 5

beim Zu-, 3 beim Absteigen das Bein und zogen sich 3 Quetschungen zu.

Durch das Anfahren fremder Fahrzeuge gegen Pferdebahnwagen wurden 13 unmittel-, 8 mittelbar, indem sie in Folge des Stoßes gegen die Glassplitter fielen, verletzt.

Die Hülfeleistung bei Entgleisungen verursachte 3 Verletzungen durch Ueberanstrengung beim Schieben, 2 durch Angefahrenwerden seitens fremder Fahrzeuge, 1 durch Stoß gegen die Stirnwandscheibe.

Nach den Vorerörterungen entfallen somit 58 Verletzungen auf die Einwirkung fremder Fahrzeuge, überwiegend durch Verschulden fremder Wagenführer, seltener durch eigene Schuld der Verletzten.

c) Die sonstigen Unfallursachen.

Es erübrigt nur noch ein weiteres Eingehen auf die 41 unter B und C untergebrachten Fälle.

Die verschiedenen Dienstleistungen, auf welche 22 Fälle kommen, vertheilen sich mit 10 auf das Fahren von Arbeitsfuhrwerk oder Kastenwagen, bei welchem Anlaß 7 herabfielen, 3 Pferdeschlag davon trugen, mit 7 auf häusliche Verrichtungen (wie Holzspalten, Riegelbefestigen), mit 2 auf Wegräumen von Verkehrshindernissen, mit 1 auf Revision unbespannter Wagen im Schuppen, mit 2 endlich auf Gehen über den Hof zur Erledigung von dienstlichen Bestellungen.

Gewaltthätigkeiten verübten je 3 Fahrgäste wegen Abweisung von der Mitfahrt absichtlich bezw. beim Zuschlagen der Thüre unabsichtlich, ferner 4 Wagenführer durch unvorsichtige zu große Annäherung an die haltenden Pferdebahnwagen, 3 Mitbedienstete durch unabsichtliches Fallenlassen von Gegenständen, 2 Strolche ohne jeden Anlaß aus Muthwillen, 2 Wagenführer aus Aerger, daß sie festgestellt werden sollten, endlich 2 Mitbedienstete durch übermüthiges Ringen mit dem Verletzten.

In den hier dargestellten Fällen fehlte somit ausnahmslos jeder ursachliche Zusammenhang zwischen Schaden und den eigentlichen Gefahren des Pferdebahnbetriebes.

§ 15. III. Beobachtungen der Straßenbahn-Berufsgenossenschaft.

Das aus den Beobachtungen des Betriebes der Großen Berliner Pferdeeisenbahn-Aktien-Gesellschaft gewonnene Ergebniß, daß die Pferdebahnbediensteten nur unwesentlich höheren Gefahren ausgesetzt sind als die Werkthätigen im sonstigen Fuhrgeschäftsbetriebe, findet Unterstützung in den aus dem Verwaltungsbericht der Straßenbahn-Berufsgenossenschaft[1]) entnehmbaren Ziffern, welche sämmtliche der Straßenbahn-Berufsgenossenschaft bis zum 31. Dezember 1887 zugetheilt gewesenen[2]) Betriebe, sowie die Zeit vom 1. Oktober 1885 bis 31. Dezember 1887 umfassen.

Dabei würden die meisten entschädigungspflichtigen Unfälle nicht einmal einen Haftpflichtanspruch auf Grund G. v. 7. Juni 1871 § 1 begründet haben, indem der Einwand eigenen Verschuldens in Form einer Fahrlässigkeit des Verletzten nachweisbar gewesen wäre, während bekanntlich der öffentlich-rechtliche Fürsorgeanspruch aus G. v. 6. Juli 1884 und 28. Mai 1885 blos bei nachweisbarem Vorsatz wegfällt und dieser noch dazu nach der Rechtsprechung des Reichs-Versicherungsamtes auf Herbeiführung des schädlichen Erfolges gerichtet gewesen sein muß, so daß nicht einmal die absichtliche Nichtbefolgung schuldiger Zwangspflichten bezw. das vorsätzliche Zuwiderhandeln gegen erlassene Unfallverhütungsvorschriften die berufsgenossenschaftliche Fürsorgepflicht[3]) aufzuheben im Stande ist.

Seit Bestehen der Unfall-Berufsgenossenschaft sind 1358 Unfälle unter folgenden Umständen eingetreten:

---

[1]) Verwaltungsbericht der Straßenbahn-Berufsgenossenschaft für 1887 Seite 11.

[2]) Auf Grund G. v. 11. Juni 1887 betr. die bei Bauten beschäftigten Personen sind die Baubahnen seit dem 1. Januar 1888 und auf Grund G. v. 5. Mai 1886 betr. die land- und forstwirthschaftlichen Arbeiter, die Feld- und Forstbahnen im Laufe des Jahres 1888 ausgeschieden, welche bisher der Straßenbahn-Berufsgenossenschaft zugetheilt waren.

[3]) K. Hilse: Empfiehlt sich für Straßenbahnen das Aufstellen von Unfall-Verhütungsvorschriften, in der Zeitschrift für das gesammte Lokal- und Straßenbahnwesen VII 101 ff.

Dienstverrichtung, bei welcher und nähere Umstände, unter denen sich der Unfall ereignete.	Entschädigungspflicht ohne abs.	ohne %	mit abs.	mit %	Zusammen abs.	Zusammen %
A. Betriebshandlungen.						
a) **Außendienst.**						
1. Weichenstellen, Schienenreinigen . .	48	4.00	13	8.18	61	4.49
2. Umspannen, Reiten	57	4.75	—	—	57	4.19
3. Besteigen und Verlassen des Wagens während der Fahrt	115	9.59	16	10.06	131	9.65
4. Bremsen, Ueberanstrengung und Zurückschnellen	38	3.17	1	0.63	39	2.87
5. Entgleisungen, Fallen vom Wagen oder geklemmt werden bei	56	4.67	21	13.22	77	5.68
6. Zusammenstoß mit fremden oder zwischen Bahnwagen unmittelbar oder mittelbar	62	5.17	4	2.52	66	4.86
7. Ueberschreiten des Gleises	2	0.16	1	0.63	3	0.22
b) **Innendienst.**						
1. Pferdepflege	306	25.53	6	3.77	312	22.98
2. Maschinenheizen	—	—	1	0.63	1	0.07
3. Kuppeln, Rangiren u. s. w.	37	3.09	13	8.18	50	3.68
4. Beladen und Entladen des Wagens .	23	1.92	6	3.77	29	2.14
5. Sonstige Arbeiten (Fallen auf ebener Erde, von Leitern, Treppen, in Gruben)	127	10.59	12	7.55	139	10.23
B. Bahnbau.						
a) Heben, Fortbewegen und Fallenlassen von Lasten	208	17.35	40	25.16	248	18.26
b) Lösen von Erde, Gleisbau, Steinklopfen, Sprengen mit Dynamit, Pulver u. s. w.	22	1.83	19	11.93	41	3.02
C. Werkstättenarbeit	73	6.09	4	2.51	77	5.68
D. Verschiedene sonstige Dienstverrichtungen	5	0.42	2	1.26	7	0.51
E. Gewaltthätigkeiten bei Ausübung dienstlicher Verrichtungen.						
a) Durch Fremde absichtlich	11	0.91	—	—	11	0.81
b) Von Mitarbeitern unvorsichtig	9	0.76	—	—	9	0.66
Zusammen	1199	100.00	159	100.00	1358	100.00

Nur 339 = 24,96 %, obschon dem sonstigen Fuhrbetriebe zwar nicht völlig fremd, sind doch immerhin geeignet, mit einem gewissen Schein von Berechtigung den Eigenthümlichkeiten des Bahnbetriebes zugerechnet zu werden. Von denselben waren indeß nur 58 = 17,11 % entschädigungspflichtig, so daß von den 159 gezahlten Entschädigungen 101 = 63,51 % auf Verrichtungen entfallen, welche bei dem sonstigen Fuhrbetriebe gleichfalls entstehen konnten.

Zieht man die infolge Zusammenstoßes mit fremden Fahrzeugen unmittelbar oder mittelbar (durch Glassplitter) verletzten 46 Personen mit 3 Entschädigungsverbindlichkeiten, sowie die 39 beim Weichenstellen und Schienenreinigen durch fremde Fahrzeuge überfahrenen Personen ab, von denen 7 entschädigt werden mußten, so ermäßigen sich obige Ziffern um 85 bezw. 10 auf 254 = 14,76 % bezw. 48. Dies Absetzen ist jedoch berechtigt, weil diese Unfälle eben so gut jedem Anderen zustoßen konnten, welcher in das Bereich der von fahrlässigen Wagenlenkern unter Außerachtlassen ihrer berufsgemäßen Aufmerksamkeit geführten Fuhrwerke gekommen sein würde. Mithin liegt ein fernerer Ziffernbeweis vor, daß die eigenthümlichen Gefahren des Straßenbahnbetriebes erheblich hinter den amtlichen und allgemeinen Anschauungen zurückbleiben.

§ 16. b) Die Abnutzung der Pferdebahnbediensteten.

Außer durch Unfälle hält man vielfach die Pferdebahnbediensteten — gegenüber anderen Erwerbsfächern — erhöhten Gefahren in Folge der Eigenthümlichkeit der Dienstverrichtungen ausgesetzt. Angeblich soll durch den Pferdebahndienst ein außergewöhnlicher Kräfteverbrauch, die Entstehungsursache besonderer Krankheitsformen, eine verhältnißmäßig größere Sterblichkeit, überhaupt eine schnellere Abnutzung beobachtet sein, wie auf anderen Erwerbsgebieten. Ein ziffermäßiger Beweis ist jedoch nicht erbracht. Es ist ja auch viel einfacher, leere Behauptungen aufzustellen, als sich der zeitraubenden Mühe zu unterziehen, für dieselben thatsächliche Unterlagen zu gewinnen, zumal recht oft ein derarter Versuch mißlingt. Insofern man gegnerischerseits es jedenfalls

bloß mit vagen Vermuthungen zu thun hat, wäre man eigentlich dem überhoben, deren Hinfälligkeit ziffermäßig nachzuweisen. Doch soll diese Beweisführung, obschon sie nicht streng im Rahmen der gestellten Aufgabe liegt, gleichwohl um so weniger unterbleiben, als gegenwärtig bekanntlich gesetzgeberisch das Schaffen einer Alters- und Invaliden-Fürsorge für die Arbeitnehmerschaft geplant wird[1]), damit aber der Zeitpunkt erschienen ist, die in das gedachte Gesetzgebungsgebiet fallenden Erfahrungen zu veröffentlichen, um dadurch die Gefahr abzuschneiden, daß bei Verkennen der thatsächlichen Verhältnisse wiederum eine sachwidrige Behandlung des Pferdebahnwesens eintritt, irrthümliche Vermuthungen den Berathungen zur Grundlage dienen und sachwidrige Satzungen entstehen lassen. Die betheiligten Berufskreise haben, nachdem ihre Mitwirkung für die Gesetzgebungsarbeiten einmal in Anspruch genommen ist,[2]) mit der Berechtigung auch die Verpflichtung überkommen, ihrerseits rechtzeitig etwaigen gesetzgeberischen Fehlgriffen entgegen zu wirken.

Nicht zu unterschätzen erscheint der Nebengesichtspunkt, daß auf Grund gelegentlicher, meist auf Angaben aus dem Dienste entlassener und deshalb unzufriedener Personen zurückzuführender unlauterer Mittheilungen in den Tagesblättern die falsche Behauptung aufgestellt ist, bisweilen auch Glauben und Verbreitung gefunden hat, daß Straßenbahn-Unternehmer ihre Bediensteten vielfach ungebührlich auszunutzen und zu mißbrauchen gewohnt seien. Der unlautere Ursprung wird meist unterschätzt. Eine Widerlegung der einzelnen Mittheilungen verbietet sich aus leicht erklärlichen Gründen. Andererseits läßt sich aber als unausbleibliche Wirkung einer sachgemäßen Klärung der thatsächlichen Verhältnisse erwarten, daß entstellte oder erfundene Mittheilungen künftig minder leicht Aufnahme und Veröffentlichung finden werden, damit aber der Versuch, die öffentliche Meinung oder das behördliche Urteil irre zu führen, und gegen die Betriebseinrich-

---

[1]) Der beim Bundesrath eingebrachte Entwurf zählt in der veröffentlichten, durch die Vorberathung gewonnenen, wesentlichen Umgestaltung jetzt § 144.

[2]) Vorwort z. Entwurf eines bürg. Gesetzbuches f. d. deutsche Reich.

tungen einzunehmen, sowie Unzufriedenheit unter den Bediensteten gegen die Dienstgeber zu erwecken, wirksam vereitelt wird.

Die Darstellung wäre gern auf sämmtliche Straßenbahnbetriebe ausgedehnt worden, muß sich indeß auf diesen der Großen Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft beschränken, weil durchweg zuverlässige Nachrichten anderwärts her sich bisher nicht haben erreichen lassen. Bei der großen Zahl der im fraglichen Unternehmen während eines 10jährigen Beobachtungszeitraums Beschäftigten wird die Bedeutung des Ergebnisses um so weniger unterschätzt werden dürfen, als auf Grund der Aktenlage für die Ausarbeitung die Zählkartenmethode benutzt und damit jede etwaige Ungenauigkeit vorweg ausgeschlossen werden konnte. Dadurch vermag die Darstellung den Vorzug völliger Gleichmäßigkeit in den einzelnen beobachteten Umständen in Anspruch zu nehmen.

§ 17. I. Die Bewegung im Personalbestande.

Die Ziffer der in den einzelnen Jahren beschäftigten Personen ist von 1878 bis 1887 um 2015 Personen = 180,39 % stetig gestiegen. Dies hängt mit der Ausdehnung des Unternehmens und den Erweiterungen des Verkehrs zusammen.

Schon aus diesem Grunde sind in den einzelnen Jahren erhebliche Personalveränderungen durch Anstellung erforderlich also nicht bloß die in den einzelnen Dienststellungen durch Ausscheiden, Entlassung, Tod oder Beförderung freigewordenen Stellen zu besetzen gewesen. Je nach der Höhe des Mehrbedarfs verändert sich das Zifferverhältniß zwischen Neuangestellten und aus den Vorjahren übernommenen Personen, so daß ein genaues und untrügliches Bild der Bestands- und Ausdauerfähigkeit der Bediensteten nicht gegeben werden kann. Einen einigermaßen sicheren Anhalt gewährt jedoch die gefundene Verhältnißziffer des in den einzelnen Jahren zur Uebernahme verbliebenen Bestandes.

Der Bestandswechsel durch Neuanstellungen, Uebernahme aus älteren Jahrgängen, Abgang in Folge Ausscheidens, Entlassung, Tod und Veränderungen vollzog sich in den einzelnen Jahren und Stellungen, letztere nach ursprünglichem Beruf und Alter dahin:

Bestands-Wechsel	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880	1879	1878	Zusammen
I. Bestandsziffer	3132	2979	2473	2254	2030	1992	1892	1884	1466	1117	21 219
a) davon neu angestellt .	653	938	573	643	510	558	579	799	681	359	6293
b) übernommen aus den Vorjahren	2479	2041	1900	1611	1520	1434	1313	1085	785	758	14 926
1886 . . .	766	—	—	—	—	—	—	—	—	—	766
1885 . . .	308	468	—	—	—	—	—	—	—	—	776
1884 . . .	307	390	591	—	—	—	—	—	—	—	1288
1883 . . .	208	227	274	416	—	—	—	—	—	—	1125
1882 . . .	148	169	187	250	421	—	—	—	—	—	1175
1881 . . .	132	142	157	185	245	417	—	—	—	—	1278
1880 . . .	178	187	203	226	270	364	558	—	—	—	1986
1879 . . .	143	150	161	175	195	225	280	509	—	—	1838
1878 . . .	52	56	60	71	77	86	99	137	226	—	864
1877 . . .	61	61	63	68	74	82	91	110	154	246	1010
1876 . . .	64	68	74	85	91	107	118	142	184	243	1176
1875 . . .	70	79	86	91	99	104	115	129	153	189	1115
1874 . . .	29	30	30	30	31	32	34	39	49	58	362
1873 . . .	13	14	14	14	17	17	18	19	19	22	167
II. Ausgeschieden durch											
a) Beförderung	136	221	156	178	147	175	144	211	146	77	1591
b) Abgang	343	181	173	88	147	166	136	181	84	108	1607
c) Entlassung	108	81	88	72	117	121	158	155	131	133	1164
d) Veränderung	—	2	7	4	2	4	11	15	12	8	65
e) Tod	3	15	8	12	6	6	9	9	8	6	82
III. Verblieben	2542	2479	2041	1900	1611	1520	1434	1313	1085	785	16 710

Bestands-Wechsel in Verhältnißziffern	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880	1879	1878	Zusammen bezw. Durchschnitt
I. Bestandsziffer . . .	3132	2979	2473	2254	2030	1992	1892	1884	1466	1117	21 219
Zunahmeverhältniß in %	5.13	20.46	9.72	11.16	1.91	5.30	0.42	28.51	31.24	—	—
a) davon neu angestellt .	20.85	31.49	23.17	28.53	25.13	28.02	30.60	42.42	46.46	32.14	29.66
b) übernommen	79.15	68.51	76.83	71.47	74.87	71.98	69.40	57.58	53.54	67.86	70.34
II. Ausgeschieden durch											
a) Beförderung	4.34	7.42	6.31	7.91	7·24	8.79	7.61	11.20	9.96	6.89	7.45
b) Abgang	10.95	6.08	7.00	3.91	7.24	8.33	7.19	9.61	5.73	9.66	7.54
c) Entlassung	3.45	2.72	3.56	3.20	5.76	6.08	8.35	8.23	8.94	11.90	5.51
d) Veränderung	—	0.07	0.25	0.19	0.10	0.20	0.59	0.80	0.81	0.73	0.31
e) Tod	0.10	0.50	0.33	0.54	0.30	0.30	0.48	0.48	0.55	0.53	0.39
III. Verblieben	81.16	83.21	82.55	84.25	79.36	76.30	75.78	69.68	74.01	70.29	78.80
IV. Die Uebernommenen vertheilen sich auf Anstellung in den Jahren											
1886 . . .	30.90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.13
1885 . . .	12.43	22.94	—	—	—	—	—	—	—	—	5.19
1884 . . .	12.38	19.11	31.10	—	—	—	—	—	—	—	8.62
1883 . . .	8.39	11.13	14.42	25.82	—	—	—	—	—	—	7.53
1882 . . .	5.97	8.29	9.84	15.52	27.70	—	—	—	—	—	7.87
1881 . . .	5.32	6.96	8.26	11.49	16.12	29.08	—	—	—	—	8.56
1880 . . .	7.18	9.17	10.68	14.03	17.76	25.38	42.50	—	—	—	13.30
1879 . . .	5.78	7.35	8.48	10.86	12.83	15.69	21.33	46.91	—	—	12.31
1878 . . .	2.10	2.74	3.16	4.41	5.07	6.00	7.54	12.61	28.79	—	5.79
1877 . . .	2.46	2.93	3.32	4.21	4.87	5.72	6.93	10.13	19.62	32.46	6.76
1876 . . .	2.58	3.33	3.89	5.28	5.99	7.46	8.99	13.08	23.43	32.06	7.88
1875 . . .	2.82	3.88	4.53	5.66	6.51	7.26	8.76	11.89	19.49	24.92	7.47
1874 . . .	1.17	1.48	1.58	1.85	2.04	2.23	2.58	3.59	6.25	7.66	2.42
1873 . . .	0.52	0.69	0.74	0.87	1.11	1.18	1.37	1.79	2.42	2.90	1.17

Ursprünglicher Beruf	Bestand an							
	Büreau-beamte	Betriebs-beamte	Kontro-leure	Schaff-ner	Kutscher	Stall-leute	Bahn-aufsichts-personal	Bahn-hofs-personal
Arbeiter	—	—	—	37	223	238	52	51
Aufsichtspersonal . . .	—	2	—	19	—	—	—	1
Bauarbeiter	1	3	—	16	—	1	5	3
Beamte	5	3	—	19	1	3	1	2
Bekleidung & Reinig. .	—	—	—	20	—	1	1	3
Bergbau	—	—	—	2	2	—	1	—
Brau- & Brennerei . .	—	—	2	7	1	1	—	—
Büreaubeamte	11	3	4	22	—	1	—	—
Bürstenmacher	—	—	—	—	—	—	—	—
Cigarrenmacher	—	—	1	4	—	—	—	—
Destill. & Restaurateur	—	—	2	20	—	—	—	2
Diener & Boten	3	3	4	174	24	33	3	6
Druckerei	—	—	—	3	—	—	—	—
Eigenthümer	—	—	—	—	—	—	—	—
Eisenbahnbedienstete . .	7	7	2	23	1	1	5	—
Feuerwehr	—	—	—	—	—	—	—	1
Fuhrwesen	—	—	—	30	349	104	17	25
Gestütsbedienstete . . .	1	3	—	4	5	4	1	1
Holzbereitung	—	—	—	23	—	—	—	—
Instrumentenmacher . .	—	—	—	2	—	—	—	—
Kaufmann	17	4	10	47	1	—	—	1
Krankenpflege	—	—	1	9	—	2	—	1
Landwirtschaft, Forst & Gärtnerei	2	21	7	78	76	64	4	7
Lehrer	1	1	1	2	—	—	—	—
Metallarbeiter	1	1	2	31	2	14	—	—
Maschinenbau	—	1	1	2	—	—	—	—
Militärpersonen	1	4	5	36	19	28	1	2
Musiker	—	—	—	1	—	—	—	—
Nahrungsmittelbereitung	1	2	1	43	6	3	1	3
Polizei	—	1	—	1	—	—	—	—
Schifffahrt	—	—	—	7	1	—	—	1
Steinbearbeitung . . .	—	—	2	5	1	—	—	—
Stellmacher & Lackierer	—	—	—	4	—	—	—	—
Tapezier- & Lederarbeit	1	—	3	24	—	—	—	2
Techniker	—	—	—	—	—	—	—	—
Textil-Industrie	—	—	—	5	—	1	—	1
Vergolder	—	—	—	2	—	—	—	—
Verwaltung	1	—	—	1	—	—	—	—
Unbestimmt	46	1	—	—	1	—	—	—
	99	60	48	723	713	499	92	113

Hand-werker	Zusammen		Abgang durch Tod		Entlassung		Ausscheiden		Gesammtzahl	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
4	605	44.85	16	1.19	296	21.94	432	32.02	1349	25.00
—	22	56.41	—	—	6	15.38	11	28.21	39	0.72
—	29	36.71	—	—	24	30.38	26	32.91	79	1.46
—	34	79.07	1	2.33	3	6.98	5	11.62	43	0.79
—	25	34.72	2	2.78	25	34.72	20	27.78	72	1.33
—	5	29.41	1	5.88	4	23.53	7	41.18	17	0.31
—	11	42.31	—	—	10	38.46	5	19.23	26	0.48
—	41	54.67	1	1.33	20	26.67	13	17.33	75	1.39
—	—	—	—	—	—	—	1	100.00	1	0.02
—	5	71.44	—	—	1	14.28	1	14.28	7	0.12
—	24	44.45	1	1.85	13	24.07	16	29.63	54	1.00
2	252	53.73	5	1.07	85	18.12	127	27.08	469	8.87
—	3	33.33	—	—	4	44.45	2	22.22	9	0.16
—	—	—	—	—	2	100.00	—	—	2	0.03
—	46	56.10	5	6.10	16	19.51	15	18.29	82	1.51
—	1	25.00	1	25.00	2	50.00	—	—	4	0.07
—	525	41.77	14	1.12	279	22.18	439	34.93	1257	23.29
2	21	41.18	1	1.96	14	27.44	15	29.42	51	0.94
6	29	44.62	3	4.62	15	23.07	18	27.69	65	1.20
—	2	22.23	1	11.11	3	33.33	3	33.33	9	0.16
—	80	48.49	4	2.42	38	23.03	43	26.06	165	3.05
—	13	68.43	1	5.26	4	21.05	1	5.26	19	0.35
1	260	43.77	9	1.51	118	19.87	207	34.85	594	11.01
—	5	83.33	—	—	1	16.67	—	—	6	0.11
121	172	53.91	7	2.19	69	21.66	71	22.24	319	5.91
2	6	33.33	—	—	5	27.78	7	38.89	18	0.33
5	101	84.17	—	—	9	7.50	10	8.33	120	2.22
—	1	25.00	—	—	2	50.00	1	25.00	4	0.07
—	60	38.71	2	1.29	42	27.10	51	32.90	155	2.87
—	2	28.58	1	14.28	1	14.28	3	42.86	7	0.13
—	9	56.25	—	—	5	31.25	2	12.50	16	0.29
—	8	42.11	—	—	4	21.05	7	36.84	19	0.35
25	29	72.50	—	—	4	10.00	7	17.50	40	0.74
27	57	54.81	3	2.88	21	20.20	23	22.11	104	1.92
—	—	—	—	—	1	50.50	1	50.00	2	0.03
—	7	31.81	1	4.55	8	36.37	6	27.27	22	0.40
—	2	66.67	—	—	—	—	1	33.33	3	0.05
—	2	66.67	—	—	1	33.33	—	—	3	0.05
—	48	69.56	2	2.90	9	13.04	10	14.50	69	1.27
195	2542		82		1164		1607		5395	

Jahre	Eintrittsalter des Bestandes 1887													
	Büreau-beamte		Betriebs-beamte		Kontroleure		Schaffner		Kutscher		Stalleute		Bahnaufsichts-personal	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	3	42.86	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16	—	—	—	—	—	—	—	—	2	8.33	4	16.67	—	—
17	6	13.95	—	—	—	—	—	—	5	11.63	7	16.28	—	—
18	7	11.11	—	—	—	—	—	—	4	6.35	10	15.87	—	—
19	5	4.76	—	—	—	—	—	—	8	7.63	21	20.00	1	0.95
20	8	7.20	—	—	1	0.90	—	—	7	6.30	18	16.23	—	—
21	2	2.22	—	—	—	—	2	2.22	11	12.22	14	15.56	—	—
22	6	3.92	—	—	1	0.66	11	7.19	17	11.11	26	17.00	2	1.30
23	7	2.10	7	2.10	—	—	29	8.71	59	17.72	54	16.22	1	0.30
24	9	1.82	3	0.61	2	0.41	55	11.14	85	17.21	70	14.16	4	0.81
25	6	1.23	2	0.41	5	1.02	64	13.16	85	17.53	73	15.02	7	1.44
26	3	0.62	1	0.21	6	1.25	73	15.30	85	17.82	39	8.17	6	1.25
27	4	1.01	2	0.51	3	0.76	55	13.92	63	15.95	43	10.88	6	1.52
28	5	1.31	5	1.31	5	1.31	71	18.64	66	17.32	26	6.82	3	0.79
29	2	0.64	2	0.64	9	2.86	67	21.26	39	12.38	23	7.30	8	2.54
30	2	0.67	—	—	3	1.00	54	18.06	37	12.37	16	5.35	5	1.68
31	—	—	3	1.28	2	0.85	42	17.88	21	8.93	6	2.55	7	2.98
32	4	1.89	1	0.47	2	0.95	52	24.65	21	9.95	10	4.74	5	2.37
33	3	1.50	5	2.50	2	1.00	30	15.00	26	13.00	10	5.00	2	1.00
34	—	—	3	1.38	3	1.38	41	18.81	21	9.63	9	4.13	3	1.38
35	3	2.30	4	3.08	1	0.77	21	16.16	14	10.77	4	3.08	2	1.54
36	—	—	1	1.25	1	1.25	11	13.75	6	7.50	3	3.75	—	—
37	—	—	1	1.16	—	—	15	17.44	6	6.98	4	4.65	3	3.49
38	—	—	2	2.56	—	—	10	12.83	6	7.70	2	2.56	2	2.56
39	3	4.10	1	1.37	—	—	4	5.48	8	10.96	2	2.74	2	2.74
40	2	3.45	2	3.45	—	—	4	6.90	4	6.90	—	—	1	1.72
41	3	6.00	3	6.00	1	2.00	3	6.00	1	2.00	—	—	1	2.00
42	2	7.15	1	3.57	1	3.57	2	7.15	3	10.71	—	—	1	3.57
43	1	3.57	2	7.15	—	—	1	3.57	1	3.57	—	—	3	10.71
44	1	3.85	—	—	—	—	2	7.69	1	3.85	1	3.85	4	15.38
45	2	10.53	3	15.79	—	—	—	—	—	—	1	5.26	2	10.53
46	—	—	3	13.04	—	—	1	4.35	1	4.35	1	4.35	2	8.70
47	—	—	—	—	—	—	1	5.88	—	—	1	5.88	1	5.88
48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	33.33
49	—	—	1	11.11	—	—	—	—	—	—	—	—	1	11.11
50	—	—	1	14.29	—	—	2	28.55	—	—	1	14.29	1	14.29
51	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
52	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	33.33
53	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
54	—	—	1	25.00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
55	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	33.33
60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
66	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zus.	99	1.84	60	1.12	48	0.89	723	13.40	713	13.22	499	9.26	92	1.71

und der ausgeschiedenen Beamten

Bahnhofspersonal		Handwerker		Bestand Zusammen		Gestorbene		Entlassene		Ausgeschiedene		Gesammtzahl	
abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	100.00	2	0.03
—	—	—	—	3	42.86	—	—	2	28.57	2	28.57	7	0.13
—	—	—	—	6	25.00	—	—	6	25.00	12	50.00	24	0.44
—	—	—	—	18	41.86	—	—	12	27.91	13	30.23	43	0.80
—	—	—	—	21	33.33	1	1.59	17	26.99	24	38.09	63	1.17
2	1.90	4	3.81	41	39.05	1	0.95	21	20.00	42	40.00	105	1.95
—	—	2	1.80	36	32.43	1	0.90	22	19.82	52	46.85	111	2.06
—	—	1	1.11	30	33.33	2	2.22	22	24.45	36	40.00	90	1.67
1	0.66	3	1.96	67	43.80	—	—	29	18.95	57	37.25	153	2.83
10	3.00	11	3.30	178	53.45	—	—	55	16.52	100	30.03	333	6.15
5	1.01	24	4.85	257	52.02	3	0.61	74	14.98	160	32.39	494	9.16
7	1.44	25	5.14	274	56.39	2	0.41	73	15.02	137	28.18	486	9.00
10	2.10	26	5.45	249	52.17	10	2.10	81	16.95	137	28.78	477	8.84
4	1.01	14	3.55	194	49.11	1	0.25	85	21.52	115	29.12	395	7.32
9	2.36	12	3.15	202	53.01	6	1.58	69	18.11	104	27.30	381	7.06
6	1.90	14	4.44	170	53.96	4	1.27	61	19.37	80	25.40	315	5.84
5	1.68	10	3.34	132	44.15	7	2.34	67	22.41	93	31.10	299	5.54
9	3.82	5	2.13	95	40.42	7	2.98	59	25.11	74	31.49	235	4.36
6	2.84	7	3.32	108	51.18	4	1.89	50	23.70	49	23.23	211	3.91
8	4.00	9	4.50	95	47.50	2	1.00	42	21.00	61	30.50	200	3.71
3	1.38	4	1.83	87	39.92	4	1.83	62	28.44	65	29.81	218	4.04
3	2.30	1	0.77	53	40.77	—	—	38	29.23	39	30.00	130	2.42
3	3.75	2	2.50	27	33.75	4	5.00	27	33.75	22	27.50	80	1.48
2	2.32	—	—	31	36.04	4	4.65	30	34.89	21	24.42	86	1.59
2	2.56	6	7.70	30	38.47	1	1.28	25	32.05	22	28.20	78	1.45
4	5.48	2	2.74	26	35.61	1	1.37	30	41.10	16	21.92	73	1.35
3	5.17	2	3.45	18	31.04	4	6.90	23	39.65	13	22.41	58	1.08
2	4.00	2	4.00	16	32.00	6	12.00	17	34.00	11	22.00	50	0.93
2	7.15	1	3.57	13	46.44	—	—	10	35.70	5	17.86	28	0.53
—	—	—	—	8	28.57	2	7.15	9	32.14	9	32.14	28	0.53
2	7.69	2	7.69	13	50.00	—	—	7	26.92	6	23.08	26	0.48
1	5.26	—	—	9	47.37	—	—	2	10.53	8	42.10	19	0.35
1	4.35	1	4.35	10	43.49	1	4.35	4	17.38	8	34.78	23	0.43
1	5.88	—	—	4	23.52	—	—	10	58.83	3	17.65	17	0.32
—	—	2	16.67	6	50.00	—	—	5	41.67	1	8.33	12	0.22
—	—	—	—	2	22.22	1	11.11	5	55.56	1	11.11	9	0.17
—	—	1	14.29	6	85.71	—	—	1	14.29	—	—	7	0.13
1	33.33	—	—	1	33.33	—	—	2	66.67	—	—	3	0.06
—	—	1	33.34	2	66.67	—	—	1	33.33	—	—	3	0.06
—	—	—	—	—	—	—	—	3	50.00	3	50.00	6	0.11
1	25.00	1	25.00	3	75.00	—	—	—	—	1	25.00	4	0.07
—	—	—	—	—	—	—	—	1	100.00	—	—	1	0.02
—	—	—	—	—	—	1	33.33	1	33.33	1	33.34	3	0.05
—	—	—	—	1	33.33	—	—	1	33.33	1	33.34	3	0.05
—	—	—	—	—	—	1	25.00	2	50.00	1	25.00	4	0.07
—	—	—	—	—	—	1	100.00	—	—	—	—	1	0.02
—	—	—	—	—	—	—	—	1	100.00	—	—	1	0.02
113	2.10	195	3.61	2542	47.15	82	1.52	1164	21.58	1607	29.75	5395	100.00

Eintrittsjahr	In den einzelnen Jahren wurden aus den Vorjahren übernommen:								
	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880	1879
1886 . .	766	—	—	—	—	—	—	—	—
1885 . .	308	468	—	—	—	—	—	—	—
1884 . .	307	390	591	—	—	—	—	—	—
1883 . .	208	227	274	416	—	—	—	—	—
1882 . .	148	169	187	250	421	—	—	—	—
1881 . .	132	142	157	185	245	417	—	—	—
1880 . .	178	187	203	226	270	364	558	—	—
1879 . .	143	150	161	175	195	225	280	509	—
1878 . .	52	56	60	71	77	86	99	137	226
früher .	237	252	267	288	312	342	376	439	559
oder im Verhältniß									
1886 . .	81.66	—	—	—	—	—	—	—	—
1885 . .	53.74	81.67	—	—	—	—	—	—	—
1884 . .	47.75	60.65	91.92	—	—	—	—	—	—
1883 . .	40.79	44.51	53.73	81.58	—	—	—	—	—
1882 . .	26.53	30.28	33.51	44.81	75.45	—	—	—	—
1881 . .	22.79	24.53	27.12	31.94	42.31	72.01	—	—	—
1880 . .	22.28	23.41	25.41	28.29	33.79	45.56	69.84	—	—
1879 . .	21.00	22.02	23.64	25.70	28.63	33.05	41.12	74.74	—
1878 . .	14.49	15.60	16.77	19.78	21.45	23.95	27.58	38.16	62.95
früher .	31.27	33.25	35.23	37.99	41.16	45.12	49.61	57.92	73.75

Die Durchschnittsziffer der „Neueingestellten“ ist seit 1882 nur im Jahre 1886, in welchem ein Personenzuwachs um 506, also um 20,46 % eingetreten ist, wodurch naturgemäß das Verhältniß zwischen Uebernommenen und Neuangestellten sich verschieben mußte, nicht mehr erreicht worden. Dieser Umstand beweist das Bestreben der Verwaltung, thunlichst die durch längeren Dienst bewährten Personen zu behalten. Dies hat nicht bloß in der Billigkeit, sondern auch darin seinen Grund, daß in den einschlagenden Verrichtungen geschultes Personal den berechtigten Ansprüchen des verkehrenden Publikums mehr entspricht, zur Hebung der Annehmlichkeit und Sicherheit des Verkehrs beiträgt, weshalb seine Gewinnung und Erhaltung dem Unternehmen nützt. Es findet seinen Ausdruck in der stetig bethätigten Fürsorge der Verwaltung zur Aufbesserung der Dienstbezüge für die ältere Mann-

schaft, sowie in der geplanten gegenwärtig der Verwirklichung nahen Einrichtung einer Alters- und Invalidenfürsorge für die in ihrem Unternehmen erwerbsunfähig Gewordenen[1]), zu welcher eine Kapitalsansammlung schon begonnen hat.[2])

Dem etwaigen Einwande, daß der Abgang ziffermäßig und im Verhältnisse zu dem Bestand doch immerhin kein geringer sei und einem daraus ableitbaren Vorwurfe läßt sich durch die Zurückführung der in Abgang gekommenen Personen einerseits auf die Abgangsarten, andererseits auf die Beschäftigungsdauer begegnen.

Denn danach sind

	ausgeschieden		entlassen		gestorben		zusammen abgegangen	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Ueberhaupt	[3]) 1620		[4]) 1175		82		2877	
im Dienstjahre 13	—		—		1	1.22	1	0.03
12	1	0.06	3	0.25	2	2.44	6	0.20
11	2	0.12	4	0.38	2	2.44	8	0.28
10	4	0.25	7	0 60	2	2.44	13	0 45
9	6	0.37	6	0.51	1	1.22	13	0.45
8	5	0.31	10	0.85	6	7.22	21	0.73
7	26	1.61	16	1.36	3	3.66	45	1.57
6	23	1.42	21	1.79	11	13.41	55	1.91
5	36	2 22	45	3.83	8	9.75	89	3.09
4	71	4.38	84	7.11	8	9.75	163	5.66
3	122	7.53	113	9.62	15	18.30	250	8.68
2	283	17.47	204	17.36	14	17.17	501	17.41
10—12 Monat	167	10.31	115	9.79	3	3.66	285	9.91
7—9 "	181	11.17	120	10.21	2	2.44	303	10.53
4—6 "	331	20.43	171	14.55	2	2.44	504	17.52
1—3 "	362	22.35	256	21.79	2	2.44	620	21.58

Dies Verhältniß gestaltet sich in den einzelnen Dienststellungen dahin:

[1]) Entwurf (S. 54 Anm. 1) §§ 4. 24. 78 ermöglicht Betriebs-, Alters- und Invaliden-Kassen.

[2]) Dieselbe betrug nach dem Geschäftsbericht für 1887 bereits 208 576,86 Mk.

[3]) Davon 13 nach dem ersten Abgange wieder angenommene Personen 2 mal gezählt. Daher der Ziffernunterschied hier und unten S. 70.

[4]) Darunter 11 Personen 2 mal, daher Ziffernunterschied gegen S. 71, 72.

Dienststellung	Abgang erfolgte nach Uebernahme der Stellung innerhalb																Zusammen
	1–3	4–6	7–9	10-12	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
	Monate				Jahre												
Büreau-Betriebsbeamte.																	
Ausgeschieden . .	1	1	—	2	4	2	3	2	—	—	—	—	—	—	—	—	15
Entlassen	—	1	—	1	4	3	—	2	1	1	—	—	—	—	—	—	13
Gestorben	—	—	—	—	3	1	2	1	—	—	—	—	—	—	—	1	8
Zusammen .	**1**	**2**	—	**3**	**11**	**6**	**5**	**5**	**1**	**1**	—	—	—	—	—	**1**	**36**
Kontroleure.																	
Ausgeschieden . .	2	1	2	1	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	8
Entlassen	2	2	4	4	1	3	4	—	2	—	1	—	—	1	—	—	24
Gestorben	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	2
Zusammen .	**4**	**3**	**6**	**5**	**1**	**4**	**5**	**1**	**2**	—	**1**	—	**1**	**1**	—	—	**34**
Schaffner.																	
Ausgeschieden . .	59	64	49	44	67	31	25	10	11	10	2	5	1	1	—	—	379
Entlassen	44	49	39	46	76	47	26	14	4	5	5	3	3	—	1	—	362
Gestorben	—	1	—	1	5	2	3	—	5	1	2	1	—	1	1	—	23
Zusammen .	**103**	**114**	**88**	**91**	**148**	**80**	**54**	**24**	**20**	**16**	**9**	**9**	**4**	**2**	**2**	—	**764**
Kutscher.																	
Ausgeschieden . .	40	56	28	39	86	39	19	10	8	8	2	1	1	—	1	—	338
Entlassen	36	23	25	24	53	23	23	13	5	4	1	1	2	—	—	—	233
Gestorben	—	—	—	1	2	3	1	1	1	1	—	—	—	1	1	—	12
Zusammen .	**76**	**79**	**53**	**64**	**141**	**65**	**43**	**24**	**14**	**13**	**3**	**2**	**3**	**1**	**2**	—	**583**
Stallleute und Vorreiter.																	
Ausgeschieden . .	230	179	87	71	104	33	13	6	—	2	—	—	—	1	—	—	726
Entlassen	145	76	40	35	55	20	12	4	2	1	—	—	—	—	—	—	390
Gestorben	2	1	2	—	2	5	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	14
Zusammen .	**377**	**256**	**129**	**106**	**161**	**58**	**25**	**12**	**2**	**3**	—	—	—	**1**	—	—	**1130**
Bahnaufsichts-personal.																	
Ausgeschieden . .	4	11	2	2	7	6	—	3	1	3	—	—	1	—	—	—	40
Entlassen	14	7	4	1	6	8	8	2	5	3	—	1	—	2	—	—	61
Gestorben	—	—	—	1	—	3	—	3	2	—	3	—	—	—	—	—	12
Zusammen .	**18**	**18**	**6**	**4**	**13**	**17**	**8**	**8**	**8**	**6**	**3**	**1**	**1**	**2**	—	—	**113**
Bahnhofspersonal.																	
Ausgeschieden . .	21	17	10	6	10	6	6	2	1	2	1	—	1	—	—	—	83
Entlassen	9	10	3	—	6	5	6	4	1	—	2	—	—	—	2	—	48
Gestorben	—	—	—	—	1	—	2	—	2	—	—	—	1	—	—	—	6
Zusammen .	**30**	**27**	**13**	**6**	**17**	**11**	**14**	**6**	**4**	**2**	**3**	—	**2**	—	**2**	—	**137**
Handwerker.																	
Ausgeschieden . .	5	2	3	2	5	5	4	2	2	1	—	—	—	—	—	—	31
Entlassen	6	3	5	4	3	4	5	6	1	2	1	1	2	1	—	—	44
Gestorben	—	—	—	—	1	—	—	1	1	1	1	—	—	—	—	—	5
Zusammen .	**11**	**5**	**8**	**6**	**9**	**9**	**9**	**9**	**4**	**4**	**2**	**1**	**2**	**1**	—	—	**80**

so daß 1041 = 64,26 % Ausgeschiedene und 662 = 56,34 % Entlassene auf das erste Dienstjahr, welches als Probezeit gilt, entfallen, innerhalb dessen wieder die ersten drei Monate den größten Antheil liefern.

Befremdlich ist dieser schnelle und erhebliche Wechsel im Bestande keineswegs. Man braucht sich vielmehr nur zu vergegenwärtigen, daß im Pferdebahndienst vielfach Personen Beschäftigung suchen und finden, welche weniger aus Neigung für diesen Dienst, sondern weil sie ihren Lebensberuf, dem zu widmen sie sich vorbereitet hatten, verfehlt und in ihm kein Unterkommen gefunden haben, sich ihm zuwenden. Denn nach S. 58. 59 sind fast alle Berufs- und Erwerbsklassen unter den Bediensteten vertreten.

Daß bei einem derart aus allen Lebensverhältnissen und Berufszweigen zusammengewürfelten Materiale Mißgriffe gelegentlich der Annahme vorkommen, die erst im Laufe der Dienstverrichtungen erkennbar, dann jedoch durch die Entfernung der Ungeeigneten wieder gut zu machen sind, sieht jeder Verständige leicht ein. Wer den erwählten Lebensberuf — besonders in vorgeschrittenem Lebensalter — aufgiebt, pflegt in der Regel es in demselben nicht weit gebracht zu haben, theils infolge mangelnder Arbeitslust, theils wegen ungenügender Leistungsfähigkeit, nur zum geringen Theil lediglich durch unverschuldete zufällige Umstände. Man hat es also vielfach mit Anwärtern zu thun, welche zwar gern die Dienstbezüge ihrer neuen Stellung genießen, dagegen ungern deren Mühen und Widerwärtigkeiten tragen möchten, also mit einer gewissen Unlust ihre Beschäftigung aufnehmen, wohl auch zu ihren Verrichtungen, so einfach sie im Großen und Ganzen sind, nicht die genügende Gewandtheit, Umsicht sowie — worauf bei den Schaffnern und Kontroleuren hoher Werth gelegt wird und auch gelegt werden muß — entsprechende Umgangsform und Ruhe gegenüber dem Publikum und dessen mitunter recht eigenthümlichen Anforderungen bezw. Benehmen haben. Andere vermögen, durch ihre frühere Beschäftigung an die sitzende Lebensweise und den Aufenthalt in geschlossenen Räumen gewöhnt, den Einfluß der Witterungsverhältnisse und den Aufenthalt im Freien sowie das Stehen auf dem Wagen nicht zu vertragen.

Wieder Andere haben Neigung zu einer eigenmächtigen Gewinnbetheiligung am Unternehmen durch Fahrgelderhinterziehung. Aus allen diesen und ähnlichen Umständen, die erst während der Beschäftigung erkennbar sind, hat sich die Nothwendigkeit herausgebildet, die erste Zeit des Dienstes als Probezeit zu behandeln, während welcher zwar volle Löhnung eintritt, jedoch tägliche Entlassung bezw. Abgang vereinbartermaßen zulässig ist. Vielfach muß von einer Weiterbeschäftigung und endgültigen Anstellung aus Gründen der hier angedeuteten Art Abstand genommen werden. Die auf diese Weise in Abgang Gekommenen sind unter den „Entlassenen" gezählt. — Unter den nach Ablauf der Probezeit im Dienst behaltenen Personen ist die Entlassung verhältnißmäßig selten, von Jahr zu Jahr stetig fallend und geschieht ausnahmslos erst nach sehr sorgfältiger Feststellung des Sachverhaltes unter Erwägung aller zu Gunsten des Betreffenden sprechenden Nebenumstände.

Ursprünglich bestand keine Altersgrenze für die Aufnahme und wurden zu den leichteren Beschäftigungen sogar Personen in sehr vorgerücktem Lebensalter angenommen. Der Umstand, daß bei deren späterem freiwilligen oder unfreiwilligen Abgange infolge mittlerweile eingetretener Arbeitsunfähigkeit die Betreffenden auf Unterstützung seitens der Unternehmerin als letzte Dienstgeberin Anspruch zu haben vermeinten, mußte die Verwaltung dahin führen, Anstellung in der Regel nicht mehr eintreten zu lassen, wenn der Bewerber das 35. Lebensjahr vollendet hat. Denn es kann der Unternehmerin ernstlich nicht zugemuthet werden, Personen, die in anderen Arbeitsgebieten sich abgenutzt haben, lediglich aus dem Gesichtspunkte, daß sie in der letzten Zeit ihrer Erwerbsfähigkeit vorübergehend geringe, dem ihnen verbliebenen Reste ihrer Arbeitskraft entsprechende Verrichtungen dem Pferdebahndienst geleistet haben, für eine vielleicht lange Zeit der Erwerbslosigkeit zu unterstützen. Bei Beschränken der Einstellungsfähigkeit auf ein verhältnißmäßig nicht zu hohes Lebensalter ist die Aussicht nicht ausgeschlossen, dem später Erwerbslosen aus Gesellschaftsmitteln ein im Verhältniß zur Dienstleistung stehendes Unterstützungsgeld gewähren zu können. Nebenbei bleibt zu bemerken, daß seit dem 1. Dezember 1884, d. h. dem Inkrafttreten

der Betriebskrankenkasse, auf Grund G. v. 15. Juni 1883 Personen unter 16 Jahren gleichfalls nicht mehr Anstellung finden, weil das genehmigte Betriebskrankenkassenstatut die Beschäftigung jugendlicher Arbeiter nicht vorsieht und deshalb in Verbindung mit dem gesetzlichen Versicherungszwange deren Einstellung unterbleiben muß. In welchem Alter die jetzigen Bediensteten und Abgegangenen eingetreten waren, ist oben S. 60. 61 veranschaulicht.

§ 18. II. Nähere Umstände des Bediensteten-Wechsels.

Die gegebenen Uebersichten veranschaulichen zwar, daß der Abgang innerhalb des 10jährigen Beobachtungszeitraumes keineswegs unnatürlich, sondern durch die Beschaffenheit des zur Auswahl verfügbaren Materials wohl erklärlich ist. Gleichwohl sollen im Einzelnen die schon geäußerten Bedenken widerlegt werden.

a) Abgang durch Tod.

82 Todesfälle in einem 10jährigen Zeitraume auf 5395 Personen sind an sich durchaus nichts Ungewöhnliches, indem sie nur 1,2 % ausmachen. Ueberdies sind darin 15 tödtlich verlaufene Betriebsunfälle[1]) mitgezählt, welche auf Kosten der Betriebsgefahren kommen, deshalb hier eigentlich vornweg abzusetzen sind, so daß nur 67 infolge innerer Ursachen Verstorbene verbleiben. Soweit diese Todesfälle auf die zwei oder drei ersten Jahre der Beschäftigung entfallen, erscheint die Annahme, daß dieser Zeitraum zur Entwickelung der Todesursache genügt habe, schwerlich haltbar, im Gegentheil der Schluß begründet, daß keineswegs die Ueberanstrengung im Dienst die tödtlich verlaufene Krankheit erzeugt, einen an sich widerstandsfähigen Körper aufgerieben und zum Siechthum gebracht, sondern daß ein verborgener Krankheitskeim vorhanden und höchstens durch den Dienst Nahrung gefunden haben könne.

Die Verstorbenen hatten zusammen 3039 Lebensjahre vollendet, waren also durchschnittlich 37 Jahr alt geworden; der jüngste von ihnen war im 21., der älteste nach vollendetem

[1]) Die Uebersicht oben § 13 S. 44 umfaßt nur 5jährige Beobachtungen

68. Lebensjahre gestorben. Diese Altersverhältnisse bestätigen gleichfalls, daß die Berufsthätigkeit auf die Ursache des Todes einen Einfluß nur höchstens in der Art geübt, daß die veränderte Lebensweise denkbarerweise der Krankheitsentwickelung und -ausbreitung Vorschub geleistet hat. Die Vertheilung der Todesfälle auf die einzelnen Jahre, die Einstellungs- und Dienstjahre wird nachfolgend veranschaulicht.

Einstellungsjahr	Es verstarben in den Jahren										Zusammen
	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880	1879	1878	
1887 . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
1886 . . .	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
1885 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1884 . . .	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
1883 . . .	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	3
1882 . . .	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	2
1881 . . .	—	—	3	1	3	—	—	—	—	—	7
1880 . . .	—	1	2	—	—	—	4	1	—	—	8
1879 . . .	—	3	—	1	—	—	3	3	1	—	11
1878 . . .	—	1	—	2	1	—	—	—	1	—	5
früher . .	2	8	2	5	2	5	2	5	6	6	43
oder im Verhältniß zu den Angestellten in den betr. Jahren											
1887 . . .	0.15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1886 . . .	—	0.10	—	—	—	—	—	—	—	—	
1885 . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1884 . . .	—	0.16	—	—	—	—	—	—	—	—	
1883 . . .	—	—	0.20	0.39	—	—	—	—	—	—	
1882 . . .	—	—	—	0.18	—	0.18	—	—	—	—	
1881 . . .	—	—	0.52	0.17	0.52	—	—	—	—	—	
1880 . . .	—	0.13	0.25	—	—	—	0.50	0.13	—	—	
1879 . . .	—	0.44	—	0.15	—	—	0.44	0.44	0.15	—	
1878 . . .	—	0.28	—	0.55	0.28	—	—	—	0.28	—	
früher . .	0.26	1.07	0.26	0.66	0.26	0.66	0.26	0.66	0.79	0.79	
Davon befanden sich im Jahre ihrer Beschäftigung	**bis 1**	**1—2**	**2—3**	**3—4**	**4—5**	**5—6**	**6—7**	**7—8**	**8—9**	**9—10**	**höhere**
Personen	7	13	11	6	7	11	4	6	5	5	7
Lebensjahre zus.	212	442	362	189	220	440	152	263	240	222	297
Lebensalter											
höchstes	35	43	42	36	38	62	47	68	68	55	47
durchschnittl. .	30	34	33	31	31	44	38	43	48	44	42
geringstes . . .	26	21	20	27	22	25	32	32	32	31	36

b) Abgang durch Ausscheiden.

Die 1607 freiwillig Ausgeschiedenen hatten einen Abgangsgrund meist nicht angegeben. Solchen wird aller Wahrscheinlichkeit nach die Unzufriedenheit ihrer Vorgesetzten mit ihren Dienstleistungen, die dieserhalb ausgesprochenen Rügen und erlittenen Ordnungsstrafen,[2]) sowie die infolge dessen begründete Besorgniß gebildet haben, unfreiwillig entlassen zu werden. Andere mögen mit Besserung, der Aussicht, in dem ursprünglichen Berufe ihren Neigungen mehr entsprechende Beschäftigung zu finden, die nur zum Nothbehelfe übernommene Dienststellung aufgegeben haben. Endlich scheinen manche, die aus besseren Lebensstellungen in den Pferdebahndienst eingetreten, an minder anstrengende Thätigkeit und geringere Widerwärtigkeiten, als sie der Verkehr mit dem Publikum bietet, gewöhnt und unter günstigeren Lebensverhältnissen aufgewachsen waren, die Anstrengungen und Widerwärtigkeiten ursprünglich unterschätzt und nach Erkennen der wahren Verhältnisse gefühlt haben, daß sie der Stellung auf die Dauer nicht gewachsen sind. Denn keineswegs sind die Dienstverrichtungen im Außendienst, insbesondere diese der Schaffner, Kutscher und Kontroleure so einfach, wie meist gemeint wird. Die Kutscher haben vielmehr mit den Widerwärtigkeiten, die ihnen Muthwille und Ungeschicklichkeit anderer Wagenführer, Uebermuth der Kinder und Leichtfertigkeit der Straßengänger bereiten, zu kämpfen. Schaffner und Kontroleure leiden unter den Unbilden, welche ihnen vielfach bei Ausübung ihrer Dienstverrichtungen durch Fahrgäste begegnen, die ihren Unmuth über scheinbar sachwidrige Maßnahmen der Verwaltung und Anordnungen der Behörde, unbilligerweise an den daran völlig unbetheiligten Schaffnern und Kontroleuren auszuüben belieben, wodurch nicht selten recht unerquickliche Erörterungen auf den Pferdebahnwagen entstehen.[3]) Die Ausgeschiedenen hatten zusammen 46 243, also durchschnitt-

---

[2]) Gemäß G. v. 15. Juni 1883 zur Betriebskrankenkasse.

[3]) Die Urheber gehören leider überwiegend den besseren Gesellschaftskreisen an. Beispiele sind z. B. das lächerliche Verweigern der Fahrscheine den Kontroleuren gegenüber, die Weigerung, den aus Sicherheitsgründen verbotenen Platz zu verlassen, das Verlangen, große Münzen gewechselt zu erhalten.

lich je 29 Lebensjahre vollendet, der jüngste war 14, der älteste 62 Jahr alt. Nach den einzelnen Dienstjahren gestaltet sich ihr Austritt dahin:

Einstellungsjahr	Es schieden aus in den Jahren										Zusammen
	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880	1879	1878	
1887 . . .	121	—	—	—	—	—	—	—	—	—	121
1886 . . .	136	88	—	—	—	—	—	—	—	—	224
1885 . . .	35	44	47	—	—	—	—	—	—	—	126
1884 . . .	20	24	69	6	—	—	—	—	—	—	119
1883 . . .	6	4	24	24	26	—	—	—	—	—	84
1882 . . .	6	7	7	17	51	43	—	—	—	—	131
1881 . . .	11	6	4	12	28	53	43	—	—	—	157
1880 . . .	5	2	8	13	21	35	62	73	—	—	219
1879 . . .	2	1	6	5	7	21	15	80	40	—	177
1878 . . .	—	—	5	2	3	4	5	12	22	48	101
früher . .	1	5	3	9	11	10	11	16	22	60	148
oder im Verhältniß zu den Angestellten in den betr. Jahren											
1887 . . .	18.53	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1886 . . .	14.50	9.38	—	—	—	—	—	—	—	—	
1885 . . .	6.11	7.68	8.20	—	—	—	—	—	—	—	
1884 . . .	3.11	3.73	10.73	0.94	—	—	—	—	—	—	
1883 . . .	1.18	0.78	4.71	4.71	5.09	—	—	—	—	—	
1882 . . .	1.08	1.25	1.25	3.05	9.14	7.71	—	—	—	—	
1881 . . .	1.90	1.04	0.69	2.07	4.84	9.15	7.43	—	—	—	
1880 . . .	0.63	0.25	1.00	1.63	2.63	4.38	7.76	9.13	—	—	
1879 . . .	0.29	0.15	0.88	0.74	1.03	3.08	2.20	11.75	5.87	—	
1878 . . .	—	—	1.39	0.55	0.84	1.11	1.39	3.34	6.14	13.37	
früher . .	0.13	0.66	0.40	1.19	1.45	1.32	1.45	2.11	2.90	7.92	
Davon befanden sich im Jahre ihrer Beschäftigung	**bis 1**	**1—2**	**2—3**	**3—4**	**4—5**	**5—6**	**6—7**	**7—8**	**8—9**	**9—10**	**höher e**
Personen	908	306	161	86	54	35	32	7	9	5	4
Lebensjahre zus.	24906	8820	4710	2781	1769	1189	1117	279	350	177	145
Lebensalter											
höchstes	48	61	58	57	50	62	59	49	48	41	45
durchschnittl. .	27	28	29	32	32	33	34	39	38	35	40
geringstes . . .	14	17	18	17	20	24	24	33	31	32	29

c) Abgang durch Entlassung.

Derselbe gestaltet sich dahin:

Einstellungsjahr	Es wurden entlassen in den Jahren										Zusammen
	1887	1886	1885	1884	1883	1882	1881	1880	1879	1878	
1887 . . .	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28
1886 . . .	32	25	—	—	—	—	—	—	—	—	57
1885 . . .	10	19	17	—	—	—	—	—	—	—	46
1884 . . .	11	13	32	3	—	—	—	—	—	—	59
1883 . . .	6	10	10	26	23	—	—	—	—	—	75
1882 . . .	4	3	7	9	37	30	—	—	—	—	90
1881 . . .	3	4	2	5	16	37	53	—	—	—	120
1880 . . .	4	—	10	7	17	27	51	49	—	—	165
1879 . . .	4	1	1	8	8	12	27	65	57	—	183
1878 . . .	3	—	2	5	3	4	3	12	24	48	104
früher . .	3	6	7	9	13	11	24	29	50	85	237
oder im Verhältniß zu den Angestellten in den betr. Jahren											
1887 . . .	4.29	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1886 . . .	3.41	2.67	—	—	—	—	—	—	—	—	
1885 . . .	1.74	3.32	2.97	—	—	—	—	—	—	—	
1884 . . .	1.71	2.02	4.98	0.46	—	—	—	—	—	—	
1883 . . .	1.18	1.96	1.96	5.10	4.51	—	—	—	—	—	
1882 . . .	0.72	0.55	1.25	1.61	6.63	5.37	—	—	—	—	
1881 . . .	0.52	0.69	0.35	0.86	2.76	6.39	9.15	—	—	—	
1880 . . .	0.50	—	1.26	0.88	2.13	3.37	6.38	6.13	—	—	
1879 . . .	0.59	0.15	0.15	1.17	1.17	1.76	3.96	9.55	8.37	—	
1878 . . .	0.84	—	0.55	1.39	0.84	1.11	0.84	3.34	6.68	13.37	
früher . .	0.40	0.79	0.92	1.19	1.72	1.45	3.17	3.82	6.60	11.21	
Davon befanden sich im Jahre ihrer Beschäftigung	**bis 1**	1 - 2	2—3	3—4	4—5	5—6	6—7	7—8	8—9	9—10	höhere
Personen	569	216	133	90	52	34	22	17	11	11	9
Lebensjahre zus.	16642	6376	4280	3007	1878	1315	904	598	429	481	411
Lebensalter											
höchstes	51	58	63	69	57	62	61	44	50	61	70
durchschnittl. .	29	29	32	33	36	38	42	35	39	43	52
geringstes. . .	15	17	19	19	23	26	30	30	34	24	33

Bei Entlassung waren vollendet Dienstjahre[1])	Anzahl der Personen	Versagung des Fahrscheins	polizeiliche Bestrafung	Einberufung zum Militär	Krankheit	Unregelmäßigkeit bei der Fahrschein-Ausgabe	Schulden	Zusammenstoß	Trunkenheit	Unhöflichkeit gegen Fahrgäste	Dienstwidrigkeiten, Unpünktlichkeit, Ungehorsam, Schlägerei etc.	Mißhandlung der Pferde	Lügenhaftigkeit	Direktions-Verfügung	Unbrauchbarkeit	Ueberzählig	Dienstrücksichten
0	553	2	2	16	17	59	3	1	70	4	173	12	8	4	93	13	76
1	204	1	3	8	10	22	2	2	24	8	46	5	1	2	15	—	55
2	153	—	—	13	10	17	1	5	20	9	48	4	2	9	11	—	4
3	90	—	—	5	8	8	2	3	13	2	32	2	2	4	4	—	5
4	52	—	1	4	7	4	—	—	9	2	19	1	—	4	1	—	—
5	40	—	—	—	4	6	—	—	9	1	18	1	1	—	—	—	—
6	27	—	—	—	3	4	2	1	2	—	11	—	2	—	2	—	—
7	10	—	—	—	2	2	—	—	1	—	3	—	—	—	1	—	1
8	11	—	—	—	1	1	—	1	2	—	4	—	—	—	—	—	2
9	11	—	—	—	2	—	—	—	1	—	3	—	—	1	1	—	3
10	9	—	—	—	—	2	—	—	3	—	1	—	—	—	1	—	2
11 und darüber	4	—	—	—	1	—	—	—	1	—	1	—	—	—	1	—	—
Gesammt-Sm.	1164	3	6	46	65	125	10	13	155	26	359	25	16	24	130	13	148

[1]) Nicht Jahre der Beschäftigung in der letzten Stellung, deshalb abweichende Ziffern gegenüber oben S. 63. 64. 71. Bei den 2 mal in Dienst gewesenen 11 Personen ist die Gesammtdienstzeit zusammengezogen.

Die 1164 Entlassenen standen im Alter zwischen 15 bis 70 Jahren, hatten beisammen 36 321 Lebensjahre, also durchschnittlich 31 vollendet, wie die Uebersicht S. 71 veranschaulicht.

Außerdem sind bis auf diejenigen 148 Fälle, welche S. 72 unter „Dienstrücksichten“ zusammengefaßt sind, die Entlassungsursachen zuverlässig und vollständig feststellbar gewesen.

Ueberwiegend hat die schuldige Pflicht der Verwaltung für die Verkehrssicherheit und Ansprüche der Fahrgäste zu sorgen, die Entlassung veranlaßt. Denn es läßt sich nicht verkennen, daß in einem, dem Dienste des öffentlichen Verkehrs bestimmten Unternehmen streng darauf gehalten werden muß, alle zu entfernen, die durch Trunkenheit, Rücksichtslosigkeit gegen die Fahrgäste, Hang zu Ausschreitungen die Sicherheit und Annehmlichkeit des Verkehrs in Frage stellen. Die Verwaltung darf ohne Gefahr, sich verantwortlich zu machen, aber auch keine Personen im Dienste weiter beschäftigen, deren Befähigung, Fahrzeuge zur Leitung anvertraut zu erhalten, oder deren Ehrlichkeit durch erwiesene Thatsachen mindestens fraglich geworden ist. Die Gefahr, sich an den vereinnahmten Fahrgeldern zu vergreifen, liegt erfahrungsgemäß bei übermäßig verschuldeten Personen nahe, sobald sie von den Gläubigern um Bezahlung gedrängt werden.

Zum erheblichen Bruchtheil fallen die Entlassungen in das erste Jahr der Beschäftigung, also die vertragsgemäße Probezeit. Die Anwärter haben vielfach eben den Erwartungen nicht entsprochen, wodurch die endgültige Uebernahme in den Dienst sich verbot.

Aus den 65 Fällen, in welchen Krankheit den Entlassungsgrund abgegeben hat, läßt sich umsoweniger folgern, daß die fragliche Krankheit ihren Ursprung in den eigenthümlichen Dienstverrichtungen gefunden haben müsse, als 17 = 26,15 % Fälle vor Ablauf des ersten und je 10 = 15,38 % vor Ablauf des zweiten und dritten Jahres mithin 37 = 56,92 % innerhalb der ersten 3 Dienstjahre eingetreten sind, während blos 28 auf die späteren Dienstjahre entfallen und sich darauf vertheilen mit 12,31 % bezw. 10,77 %, 6,15 %, 4,61 %, 3,08 %, 1,54 %, 3,08 % und 1,54 %. Uebrigens bilden die 65 Krankheitsfälle nur 1,20 % der 5395 — theilweis schon recht bejahrten — Bediensteten, unter denen

sie vorgekommen sind, und 5,59 % der 1164 Entlassenen. Eine so geringfügige Ziffer darf füglich als Unterlage für eine besorgnißerregende Erscheinung nicht bezeichnet werden.

§ 19. 2. Gemeinsames der Fahrgäste- und Straßengänger-Unfälle.

Die näheren Umstände, unter denen der Straßenbahnbetrieb für Fahrgäste und für Straßengänger verhängnißvoll wird, pflegen so sehr verschieden zu liegen, daß es an einem gemeinsamen Berührungspunkte der beiderlei Unfallarten beinahe vollständig gebricht und sich vielmehr deren besondere Behandlung gebietet. Gewöhnlich werden jedoch nur die Unfälle der Bediensteten von denen getrennt dargestellt, welche Personen zustießen, die mit dem Betriebsunternehmen dauernd nicht verbunden waren, was bei Fahrgästen und Straßengängern gleichmäßig zutrifft, woraus sich das Zusammenziehen dieser letztgedachten beiden Gattungen von Verunglückten ergeben hat. Lediglich wegen dieses äußeren Zusammenhanges der üblichen Bearbeitungsgrundsätze sind zunächst beiderlei Unfallgattungen zusammen zu erörtern.

Gemeinsam ist beiden, daß der strafrechtliche Schutz wegen Gefährdung des Betriebes versagt bleibt, sobald das Vorkommniß gegenüber Pferdebahnen eintritt, dagegen zugebilligt wird, sobald Dampf oder Elektricität die Triebkraft bildet, so daß bei Pferdebahnunfällen nur der Erfolg als fahrlässige Tödtung oder Körperverletzung bestraft wird. Das Nähere hierüber wird erst §§ 43. 44 dargestellt werden.

Eingehende und unter sich durchweg gleichmäßige Beobachtungen haben für die drei Betriebe der Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft J. Lestmann u. Co.[1]), der Großen Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft und der Neuen Berliner Pferdebahn-Gesellschaft aus den sechs Jahren 1882—1887 Unfälle unter folgenden Umständen ergeben:

---

[1]) S. 76. 78. 80. 90. 107 als Charlottenburger aufgeführt, später ist die Dampfbahn so bezeichnet.

	Jahr 1882	1883	1884	1885	1886	1887	Gesammtzahl
Überhaupt. .	249	403	414	578	761	945	3350
Alter.							
Erwachsene männl. .	143	227	236	378	445	511	1940
Erwachsene weibl. .	87	143	147	168	267	359	1171
Kinder	19	33	31	32	49	75	239
Ausgang des Unfalles.							
nicht verletzt . . .	123	234	254	373	467	600	2051
leicht verletzt . .	111	141	137	178	247	292	1106
schwer verletzt . .	14	24	18	23	46	48	173
tödtlich verletzt . .	1	4	5	4	1	5	20
Anlaß des Unfalles.							
Laufen in die Pferde	45	57	64	73	89	91	419
im Fahren aufsteigen	33	62	64	101	121	155	536
im Fahren absteigen	142	240	235	335	447	582	1981
Zusammenstoß mit Wagen	11	17	17	31	38	47	161
Vom Wagen fallen, bez. gestoßen werden	16	24	26	35	60	62	223
Sonstige Ursachen .	2	3	8	3	6	8	30
Beleuchtungsverhältniß.							
Tageslicht . . .	147	239	235	356	523	648	2148
Abendlicht . .	100	161	176	221	238	297	1193
Unbestimmt . . .	2	3	3	1	—	—	9

Für die Jahre 1882—1885 haben die näheren Verhältnisse bereits früher eine ausführliche[2]) Behandlung gefunden.

Aus früheren Veröffentlichungen[3]) ist ferner bekannt, daß während der Jahre 1882 bis 1885 in den deutschen Straßenbahnbetrieben 3914 Unfälle eingetreten sind und zu 1392 Verletzungen geführt haben, welche sich auf die einzelnen Unfallanlasse in umstehender Weise vertheilen, während die 1886 und 1887 in Berlin geschehenen sich auf die einzelnen Jahre und Betriebe vertheilt anschließen werden:

[2]) K. Hilse, a. a. O. §§ 7—10 S. 12—34.

[3]) K. Hilse: Betriebsunfälle § 12 S. 44.

Straßenbahn in	Fällezahl bei dem									
	Absteigen		Zusteigen		Fallen vom Wagen		Laufen in die Pferde		Zusammenstoß m. Fahrz.	
	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.
Aachen	6	2	3	—	1	1	5	2	1	—
Altona	—	—	—	—	—	—	5	—	1	—
Augsburg	—	—	—	1	—	—	1	3	1	—
Berlin, große	522	400	172	80	85	8	161	48	50	17
Berlin, neue	9	7	5	1	3	—	13	6	2	1
Braunschweig	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—
Bremen, Große	1	—	2	—	—	—	1	1	—	—
Bremerhaven	2	—	—	—	—	—	3	—	—	—
Breslau	14	9	3	—	4	2	25	9	14	3
Cassel, Stadteisenbahn	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—
Cassel, Straßenbahn	—	—	—	—	—	—	1	1	5	2
Carlsruhe	2	1	—	—	1	1	4	—	—	1
Charlottenburg	9	5	1	1	5	—	7	4	5	1
Chemnitz	3	6	1	—	—	—	5	2	—	—
Cöln	43	42	10	1	7	—	24	10	7	3
Crefeld	7	—	1	—	—	—	5	3	1	1
Danzig	—	—	—	—	—	—	3	1	—	—
Dortmund	2	1	2	—	—	—	11	4	1	—
Dresden	4	—	—	1	—	—	2	1	3	1
Duisburg	1	2	1	—	—	—	1	3	—	—
Düsseldorf	5	3	3	—	2	1	1	3	1	1
Elberfeld-Barmen	4	5	5	1	—	—	10	2	5	—
Erfurt	—	—	—	—	—	—	4	1	—	—
Frankfurt a/M.	1	1	1	—	—	—	1	1	—	—
Görlitz	—	—	—	—	2	1	1	1	—	—
Halle a/S.	1	—	—	—	—	—	5	3	—	—
Hamburg	3	—	1	—	3	—	8	2	3	—
Hannover	27	39	5	1	7	2	12	6	6	—
Heidelberg	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—
Ingolstadt	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—
Königsberg	12	4	4	—	4	—	12	9	3	—
Leipzig	—	—	1	1	1	1	19	1	—	—
Lübeck	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Magdeburg, Straßenb.	3	4	—	—	2	1	6	—	3	—
Magdeburg, Tramb.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mainz	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—
Mannheim-Ludwigsh.	2	—	—	—	—	—	2	—	1	—
Mannheim-Feudenh.	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Metz	3	1	—	—	2	—	7	1	—	—
Mülhausen i/E.	—	—	—	—	1	—	2	1	—	—
München	483	549	128	48	69	28	59	10	3	1
München-Gladbach	—	2	1	—	—	—	6	2	—	—
Nürnberg	5	2	—	—	—	1	5	2	1	—
Offenbach a/M.	1	—	1	—	—	—	2	2	3	—
Posen	1	—	—	1	—	—	1	2	—	—
Potsdam	1	—	—	—	—	—	2	1	—	—
Rostock	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Stettin	2	1	—	—	1	—	10	3	—	—
Straßburg i/E.	8	2	2	—	1	—	16	3	1	—
Stuttgart	10	2	3	3	1	—	5	5	—	—
Beisammen	**1200**	**1091**	**357**	**140**	**203**	**47**	**482**	**164**	**121**	**32**

		Zahl der Verletzten bei dem													
Sonst.		Absteigen		Zusteigen		Fallen vom Wagen		Laufen in die Pferde		Zusammenstoß mit Fahrz.		Sonst.	
m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.
1	1	6	2	3	—	1	1	5	2	1	—	1	1
—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	1	—	—	—
1	—	—	—	—	1	—	—	1	3	1	—	1	—
12	1	177	127	57	19	46	5	78	28	41	14	10	—
2	—	5	6	4	1	1	—	8	6	2	1	2	—
—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—
—	—	1	—	2	—	—	—	1	1	—	—	—	—
1	—	2	—	—	—	—	—	3	—	—	—	1	—
5	1	10	6	2	—	2	—	18	5	8	3	5	1
—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
1	—	—	—	—	—	—	—	1	1	3	1	1	—
1	—	2	1	—	—	1	1	3	—	—	1	1	—
1	—	3	4	1	—	4	—	3	1	4	1	1	—
—	—	2	4	1	—	—	—	5	2	—	—	—	—
6	5	21	10	6	1	6	—	18	6	2	—	6	4
3	—	7	—	1	—	—	—	5	3	1	1	3	—
—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—	—	—	—
1	—	2	1	2	—	—	—	10	4	1	—	1	—
—	1	4	—	—	1	—	—	2	1	3	1	—	1
—	—	1	2	1	—	—	—	1	3	—	—	—	—
—	—	4	3	2	—	2	1	1	1	1	1	—	—
4	1	4	3	4	1	—	—	9	1	4	—	4	1
—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	—	—	—	—
1	—	1	1	1	—	—	—	1	1	—	—	1	—
—	—	—	—	—	—	2	1	1	1	—	—	—	—
—	—	1	—	—	—	—	—	5	3	—	—	—	—
1	—	3	—	1	—	3	—	8	2	3	—	1	—
2	1	6	11	3	—	4	1	9	3	3	—	1	1
—	—	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—
2	—	11	4	4	—	4	—	12	6	3	—	2	—
1	—	—	—	1	1	1	1	13	—	—	—	1	—
1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
—	—	1	2	—	—	1	1	5	—	2	—	—	—
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
—	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—
—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	1	—	—	—
1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—
1	—	3	1	—	—	1	—	7	1	—	—	1	—
1	—	—	—	—	—	1	—	2	1	—	—	1	—
3	2	22	14	10	1	13	4	13	2	2	—	—	1
2	—	—	2	1	—	—	—	4	2	—	—	2	—
—	1	2	—	—	—	—	—	4	1	1	—	—	1
1	—	1	—	1	—	—	—	2	2	3	—	1	—
—	—	1	—	—	1	—	—	1	2	—	—	—	—
—	—	1	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	—	2	1	—	—	1	—	9	3	—	—	1	—
2	1	8	2	2	—	1	—	13	2	1	—	2	1
2	—	5	1	2	2	1	—	4	3	—	—	2	—
62	**15**	**324**	**209**	**113**	**29**	**97**	**16**	**310**	**110**	**92**	**24**	**56**	**12**

Nähere Umstände der Unfälle im Jahre 1886.	Januar		Februar		März		April		Mai	
	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.
I. Fällezahl — Erwachsene	28	19	25	17	38	12	29	20	47	20
Kinder	—	1	3	—	5	1	5	2	6	1
überhaupt	28	20	28	17	43	13	34	22	53	21
II. Unfallsursache										
1) während der Fahrt des Wagens — Absteigen	9	14	15	16	22	6	21	18	30	10
Aufsteigen	5	2	2	—	9	5	5	2	8	6
Herabfallen	9	—	5	—	2	1	—	—	3	1
2) Laufen in die Pferde, bez. gegen den Wagen — Erwachsene	5	2	4	—	4	—	1	—	3	—
Kinder	—	1	2	—	3	1	3	2	5	1
3) Durch fremde Wagen — Zusammenstoß	—	1	—	1	2	—	4	—	4	3
anderweit	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Durch eigene Wagen — Zusammenstoß	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
anderweit	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4) Sonstige Ursachen	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
III. Ausgang des Unfalles										
1) unbestimmt .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2) unverletzt . .	15	16	18	14	22	11	15	12	32	13
3) leicht verletzt	12	4	8	2	18	2	13	7	14	8
4) schwer verletzt	1	—	2	1	3	—	6	3	6	—
5) tödtlich	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
IV. Schuldbetheiligung										
eigenes Verschulden	21	17	23	16	40	13	29	19	45	18
fremdes Verschulden	2	2	—	1	2	—	5	1	5	3
Krankheit	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
ungewiß	5	1	5	—	1	—	—	2	2	—
V. Beleuchtungs-Verhältniß										
Tageslicht . . .	11	9	12	7	29	7	30	18	45	20
Abendlicht . . .	17	11	16	10	14	6	4	4	8	1
Darunter befanden sich:										
1) Fahrgäste										
a) der Großen 2c.	21	17	22	16	30	12	26	19	41	19
b) der Neuen 2c.	2	—	—	1	4	—	4	1	3	1
c) der Charlottenburger 2c.	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
2) Straßengänger										
a) der Großen 2c.	3	2	5	—	8	—	3	2	4	—
b) der Neuen 2c.	1	1	—	—	1	1	1	—	3	1
c) der Charlottenburger 2c.	1	—	1	—	—	—	—	—	1	—

Juni		Juli		August		Septemb.		October		Novemb.		Dezember		Zusammen		
m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.	beide
45	28	42	20	38	22	35	22	44	24	47	29	27	34	445	267	712
4	2	1	2	2	—	3	2	2	1	4	—	1	1	36	13	49
49	30	43	22	40	22	38	24	46	25	51	29	28	35	481	280	761
29	21	21	11	27	16	24	19	23	20	21	24	11	19	253	194	447
10	5	11	7	5	2	6	1	6	2	10	1	1	10	78	43	121
3	1	6	1	2	1	1	1	6	2	5	—	9	1	51	9	60
3	—	3	1	3	1	1	1	10	1	7	1	6	1	50	8	58
3	1	1	2	2	—	1	1	—	—	2	—	—	—	22	9	31
1	1	1	—	1	—	3	1	1	—	2	1	1	3	20	11	31
—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	1	—	—	1	2	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	1	2
—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—	—	4	2	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	20	19	13	26	15	19	17	25	18	31	21	20	26	271	196	467
20	10	21	8	13	6	17	6	15	5	17	7	6	8	174	73	247
—	—	3	1	1	1	2	1	6	2	3	1	2	1	35	11	46
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
44	27	34	22	39	21	31	21	40	22	43	27	24	29	413	252	665
2	1	4	—	1	1	4	2	1	2	3	2	2	4	31	19	50
2	2	2	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	6	3	9
1	—	3	—	—	—	3	1	5	1	4	—	2	1	31	6	37
39	23	37	20	35	14	23	15	21	18	33	18	18	21	333	190	523
10	7	6	2	5	8	15	9	25	7	18	11	10	14	148	90	238
40	27	37	18	33	18	28	21	34	24	40	27	21	34	373	252	625
3	1	2	1	2	1	4	1	2	—	2	—	1	—	29	7	36
—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	2	1	3
6	—	2	2	4	3	5	1	10	1	7	2	5	1	62	14	76
—	1	2	1	1	—	—	1	—	—	2	—	1	—	12	6	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	3

Nähere Umstände der Unfälle im Jahre 1887.	Januar		Februar		März		April		Mai	
	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.
I. Fällezahl Erwachsene	36	22	41	16	38	25	31	20	45	30
Kinder	3	2	3	—	4	3	1	2	4	7
überhaupt	39	24	44	16	42	28	32	22	49	37
II. Unfallsursache										
1) während der Fahrt des Wagens: Absteigen	19	15	24	10	23	17	11	14	29	23
Aufsteigen	7	3	8	5	6	6	10	2	8	5
Herabfallen	3	1	3	—	7	1	3	1	5	2
2) Laufen in die Pferde, bez. gegen den Wagen: Erwachsene	7	2	5	1	2	—	2	1	1	—
Kinder	3	2	1	—	1	3	1	2	2	5
3) Durch fremde Wagen: Zusammenstoß	—	1	3	—	3	1	1	2	—	2
anderweit	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Durch eigene Wagen: Zusammenstoß	—	—	—	—	—	—	1	—	3	—
anderweit	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4) Sonstige Ursachen	—	—	—	—	—	—	3	—	1	—
III. Ausgang des Unfalles										
1) unbestimmt .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2) unverletzt . .	26	15	26	8	24	19	18	11	29	27
3) leicht verletzt	9	9	13	7	17	8	10	11	15	9
4) schwer verletzt	4	—	4	1	1	1	3	—	4	1
5) tödtlich	—	—	1	—	—	—	1	—	1	—
IV. Schuldbetheiligung										
eigenes Verschulden	36	23	41	16	36	25	26	19	40	28
fremdes Verschulden	—	1	3	—	3	2	3	2	5	5
Krankheit	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—
ungewiß	2	—	—	—	3	1	1	1	4	4
V. Beleuchtungs-Verhältniß										
Tageslicht . . .	18	13	22	6	26	19	27	19	36	34
Abendlicht . . .	21	11	22	10	16	9	5	3	13	3
Darunter befanden sich:										
1) Fahrgäste										
a) der Großen ꝛc.	28	20	36	15	34	23	25	16	45	32
b) der Neuen ꝛc.	1	—	2	—	5	1	1	3	1	—
c) der Charlottenburger ꝛc.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2) Straßengänger										
a) der Großen ꝛc.	9	3	5	1	2	4	6	2	3	5
b) der Neuen ꝛc.	1	1	1	—	1	—	—	1	—	—
c) der Charlottenburger ꝛc.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Juni		Juli		August		Septemb.		October		Novemb.		Dezember		Zusammen		
m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.	beide
57	34	40	37	51	35	34	36	47	36	53	37	38	31	511	359	870
5	4	3	4	4	4	5	1	6	—	4	1	5	—	47	28	75
62	38	43	41	55	39	39	37	53	36	57	38	43	31	558	387	945
36	29	20	28	34	29	19	29	32	28	37	28	27	21	311	271	582
12	6	13	8	8	5	5	3	7	3	8	6	4	7	96	59	155
11	1	3	1	5	1	2	—	3	1	5	—	3	—	53	9	62
—	—	1	2	3	—	3	2	3	—	4	3	5	1	36	12	48
2	1	1	2	1	2	5	—	4	—	3	—	2	—	26	17	43
—	—	4	—	3	2	4	3	3	3	—	1	1	2	22	17	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	1	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	1	—	6	2	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	—	1	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	8	—	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	26	17	25	35	28	23	29	32	20	43	30	27	19	343	257	600
15	10	22	13	18	9	12	7	19	14	12	7	15	11	177	115	292
4	1	4	2	2	2	4	1	2	2	2	1	1	1	35	13	48
—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	5
55	33	36	37	48	32	31	32	49	32	52	36	36	29	486	342	828
1	4	3	2	4	5	7	4	2	4	2	2	5	2	38	33	71
1	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	5	1	6
5	1	4	2	2	2	1	—	2	—	3	—	2	—	29	11	40
55	30	36	32	42	29	28	31	34	22	31	21	21	16	376	272	648
7	8	7	9	13	10	11	6	19	14	26	17	22	15	182	115	297
58	36	38	35	49	36	29	34	39	31	44	32	31	27	456	337	793
1	1	1	2	—	—	1	—	4	2	5	2	4	2	26	13	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1	2	1	3
3	1	4	2	6	3	9	3	8	3	7	3	6	—	68	30	98
—	—	—	2	—	—	—	—	2	—	—	1	1	1	6	6	12
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Vertheilung der Unfälle auf die einzelnen Betriebe.	Große Berliner Pferde-Eisenb.-Act.-Gesellsch.						
	1886		1887		Zusammen		
	m.	w.	m.	w.	m.	w.	beide
I. Fällezahl: Erwachsene	405	258	479	341	884	599	1483
I. Fällezahl: Kinder	30	8	45	26	75	34	109
I. Fällezahl: überhaupt	435	266	524	367	959	633	1592
II. Unfallsursache							
1) während der Fahrt des Wagens: Absteigen	240	190	293	264	533	454	987
Aufsteigen	71	41	95	57	166	98	264
Herabfallen	44	8	46	8	90	16	106
2) Laufen in die Pferde, bez. gegen den Wagen: Erwachsene	40	6	31	8	71	14	85
Kinder	17	5	25	15	42	20	62
3) Durch fremde Wagen: Zusammenstoß	16	10	21	13	37	23	60
anderweit	1	2	—	—	1	2	3
Durch eigene Wagen: Zusammenstoß	1	1	5	2	6	3	9
anderweit	1	1	—	—	1	1	2
4) Sonstige Ursachen	4	2	8	—	12	2	14
III. Ausgang des Unfalles							
1) unbestimmt .	—	—	—	—	—	—	—
2) unverletzt . .	252	191	325	251	577	442	1019
3) leicht verletzt .	153	64	163	104	316	168	484
4) schwer verletzt	29	11	33	10	62	21	83
5) tödtlich	1	—	3	2	4	2	6
IV. Schuldbetheiligung							
eigenes Verschulden .	374	239	457	328	831	567	1398
fremdes Verschulden	27	18	36	29	63	47	110
Krankheit	6	3	5	1	11	4	15
ungewiß	28	6	26	9	54	15	69
V. Beleuchtungs-Verhältniß							
Tageslicht	304	178	362	258	666	436	1102
Abendlicht	131	88	162	109	293	197	490
Darunter befanden sich:							
1) Fahrgäste . . .	373	252	456	337	829	589	1418
2) Straßengänger	62	14	68	30	130	44	174

Neue Berliner Pferde-Eisenb.-Ges.						Berliner Pferde-Eisenb.-Gesellsch.						Bei sämmtlichen Bahnen		
1886		1887		Zusammen		1886		1887		Zusammen				
m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.	beide
36	8	30	17	66	25	4	1	2	1	6	2	956	626	1582
5	5	2	2	7	7	1	—	—	—	1	—	83	41	124
41	13	32	19	73	32	5	1	2	1	7	2	1039	667	1706
11	3	17	7	28	10	2	1	1	—	3	1	564	465	1029
7	2	1	2	8	4	—	—	—	—	—	—	174	102	276
7	1	6	1	13	2	—	—	1	—	1	—	104	18	122
8	2	5	4	13	6	2	—	—	—	2	—	86	20	106
4	4	1	2	5	6	1	—	—	—	1	—	48	26	74
4	1	1	3	5	4	—	—	—	1	—	1	42	28	70
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	3
—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	7	3	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	2	14
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17	5	17	6	34	11	2	—	1	—	3	—	614	453	1067
18	8	13	10	31	18	3	1	1	1	4	2	351	188	539
6	—	2	3	8	3	—	—	—	—	—	—	70	24	94
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	2	6
34	12	28	14	62	26	5	1	1	—	6	1	899	594	1493
4	1	2	3	6	4	—	—	—	1	—	1	69	52	121
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	4	15
3	—	2	2	5	2	—	—	1	—	1	—	60	17	77
27	11	14	14	41	25	2	1	—	—	2	1	709	462	1171
14	2	18	5	32	7	3	—	2	1	5	1	330	205	535
29	7	26	13	55	20	2	1	2	1	4	2	888	611	1499
12	6	6	6	18	12	3	—	—	—	3	—	151	56	207

In Deutschland sind 1886 und 1887 — unter Ausschluß der drei Berliner Betriebe — weitere 1373 Unfälle hinzugetreten, welche 986 Fahrgäste und 387 Straßengänger betroffen haben, und sich auf 44 Betriebe vertheilen, während 28 Betriebe von Unfällen verschont geblieben waren. Soweit die begleitenden Umstände bekannt sind, was keineswegs allerwärtsher der Fall ist, finden sie später Erwähnung.[3])

Man konnte versucht sein, die 3350 Berliner Unfälle in sechs Jahren und drei Betrieben für hoch zu halten. Gegenüber 506 909 123 beförderten Personen, 20 471 630 zurückgelegten Fahrten und 105 070 748 Nutzkilometer sind sie es um so weniger, als 2051 Fälle = 61,23 % mitgezählt sind, in denen jede Verletzung ausgeblieben war, so daß bloß 1299 Verletzungen, nämlich 1106 leichte, 173 schwere und 20 tödtliche vorliegen.

Ein richtiges Bild gewinnt man überhaupt erst durch näheres Eingehen auf den Anlaß des Unfalles im Vergleich zu seinem Ausgange und der letzten Ursache seines Eintritts. Die vier Vorjahre können, weil früher[4]) eingehend beobachtet, unerörtert bleiben. In den beiden letzten Jahren sind 665 = 87,39 % und 828 = 87,62 %, beisammen 1493 Fälle nachweisbar durch eigene Schuld, nämlich eine selbstthätige willensfreie Handlung des an sich urtheilsfähigen Verunglückten herbeigeführt. In weiteren 121 (50 = 6,57 % und 71 = 7,52 %) Fällen hatte das theils vorsätzliche, theils fahrlässige widerrechtliche Eingreifen Dritter vom Pferdebahnbetriebe völlig unabhängiger Personen, ohne dessen Vorkommen jene Unfälle unfehlbar ausbleiben mußten, den Anlaß gegeben. In 6 = 0,63 % und 9 = 1,17 % zusammen 15 Fällen lag eine plötzliche Erkrankung vor, welche ebensogut dem Betroffenen an jedem anderen Orte und in jedem sonstigen Fuhrwerke zustoßen konnte, so daß die Haftpflicht hier zweifellos aus dem Einwand höherer Gewalt weggefallen war. Ungewiß bleiben mithin bloß 77 (37 = 4,87 % und 40 = 4,23 %) Fälle.

Nähere Umstände ergeben für die einzelnen Jahre die folgenden Uebersichten.

---

[3]) S. unten § 20 S. 91 und § 26 S. 106.

[4]) K. Hilse: Betriebsunfälle § 8.

1886 Anlaß des Unfalles		eigene Schuld		fremde Schuld		Krankheit		ungewiß		Gesammtzahl	
Alter	Geschlecht	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Absteigen.											
Erwachsene	männlich	244	99.20	—	—	1	0.40	1	0.40	246	56.04
	weiblich	189	97.93	2	1.03	1	0.52	1	0.52	193	43.96
Kinder	männlich	7	100.00	—	—	—	—	—		7	87.50
	weiblich	1	100.00	—	—	—	—	—	—	1	12.50
überhaupt	männlich	251	99.22	—	—	1	0.39	1	0.39	253	56.60
	weiblich	190	97.94	2	1.04	1	0.51	1	0.51	194	43.40
	beide	441	98.65	2	0.45	2	0.45	2	0.45	447	100.00
Aufsteigen.											
Erwachsene	männlich	73	98.65	—	—	—	—	1	1.35	74	63.80
	weiblich	41	97.62	—	—	—	—	1	2.38	42	36.20
Kinder	männlich	4	100.00	—	—	—	—	—	—	4	80.00
	weiblich	1	100.00	—	—	—	—	—	—	1	20.00
überhaupt	männlich	77	98.72	—	—	—	—	1	1.28	78	64.46
	weiblich	42	97.68	—	—	—	—	1	2.32	43	35.54
	beide	119	98.35	—	—	—	—	2	1.65	121	100.00
Fallen bezw. gestoßen werden.											
	männlich	20	39.22	5	9.80	4	7.84	22	43.14	51	85.00
	weiblich	4	44.45	[5])3	33.33	1	11.11	1	11.11	9	15.00
	beide	24	40.00	8	13.33	5	8.33	23	38.34	60	100.00
Laufen in die Pferde.											
Erwachsene	männlich	48	96.00	—	—	—	—	2	4.00	50	86.20
	weiblich	8	100.00	—	—	—	—	—	—	8	13.80
Kinder	männlich	17	77.27	4	18.28	—	—	1	4.45	22	70.97
	weiblich	6	66.67	—	—	—	—	3	33.33	9	29.03
überhaupt	männlich	65	90.28	4	5.55	—	—	3	4.17	72	80.90
	weiblich	14	82.35	—	—	—	—	3	17.65	17	19.10
	beide	79	88.77	4	4.49	—	—	6	6.74	89	100.00
Zusammenstoß durch Wagen											
fremden	männlich	—	—	20	95.24	—	—	1	4.76	21	61.77
	weiblich	—	—	13	100.00	—	—	—	—	13	38.23
	beide	—	—	33	97.06	—	—	1	2.94	34	100.00
eigenen	männlich	—	—	2	100.00	—	—	—	—	2	50.00
	weiblich	1	50.00	1	50.00	—	—	—	—	2	50.00
	beide	1	25.00	3	75.00	—	—	—	—	4	100.00
darunter	Kinder	—	—	3	100.00	—	—	—	—	3	100.00
Sonstige Ursachen.											
	männlich	—	—	—	—	1	25.00	3	75.00	4	66.67
	weiblich	1	50.00	—	—	1	50.00	—	—	2	33.33
	beide	1	16.67	—	—	2	33.33	3	50.00	6	100.00
darunter	Kinder	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gesammtziffer[6])	männlich	413	85.86	31	6.45	6	1.24	31	6.45	481	63.21
	weiblich	252	90.00	19	6.79	3	1.07	6	2.14	280	36.79
	beide	665	87.39	50	6.57	9	1.17	37	4.87	761	100.00

[5]) Darunter 1 Kind. — [6]) Außerdem wurde 1 Person nach Verlassen des Wagens von Ohnmacht befallen und leicht verletzt. 2 Erwachsene und 3 Kinder geriethen unter lose Pferde; davon wurden 3 leicht, 1 schwer verletzt, 1 blieb unverletzt. Von diesen 6 Personen erlitten 4 durch eigene, 1 durch fremde Schuld, 1 durch Krankheit den Unfall. Diese Fälle sind nicht als Betriebsunfälle anzusehen.

1887 Anlaß des Unfalles — Alter	Geschlecht	eigene Schuld abs.	eigene Schuld %	fremde Schuld abs.	fremde Schuld %	Krankheit abs.	Krankheit %	ungewiß abs.	ungewiß %	Gesammtzahl abs.	Gesammtzahl %
Absteigen.											
Erwachsene	männlich	295	100.00	—	—	—	—	—	—	295	53.06
	weiblich	259	99.23	2	0.77	—	—	—	—	261	46.94
Kinder	männlich	14	87.50	2	12.50	—	—	—	—	16	61.54
	weiblich	1	10.00	9	90.00	—	—	—	—	10	38.46
überhaupt	männlich	309	99.36	2	0.64	—	—	—	—	311	53.44
	weiblich	260	95.94	11	4.06	—	—	—	—	271	46.56
	beide	569	97.77	13	2.23	—	—	—	—	582	100.00
Aufsteigen.											
Erwachsene	männlich	91	100.00	—	—	—	—	—	—	91	61.07
	weiblich	58	100.00	—	—	—	—	—	—	58	38.93
Kinder	männlich	5	100.00	—	—	—	—	—	—	5	83.33
	weiblich	—	—	1	100.00	—	—	—	—	1	16.67
überhaupt	männlich	96	100.00	—	—	—	—	—	—	96	61.94
	weiblich	58	98.31	1	1.69	—	—	—	—	59	38.06
	beide	154	99.35	1	0.65	—	—	—	—	155	100.00
Fallen bezw. gestoßen werden.											
	männlich	21	39.64	5	9.43	5	9.43	22	41.50	53	85.48
	weiblich	4	44.44	2	22.22	—	—	3	33.34	9	14.52
	beide	25	40.32	7	11.29	5	8.07	25	40.32	62	100.00
Laufen in die Pferde.											
Erwachsene	männlich	35	97.72	1	2.28	—	—	—	-	36	75.00
	weiblich	12	100.00	—	—	—	—	—	—	12	25.00
Kinder	männlich	15	57.69	6	23.08	—	—	5	19.23	26	60.47
	weiblich	8	47.06	2	11.76	—	—	7	41.18	17	39.53
überhaupt	männlich	50	80.65	7	11.29	—	—	5	8.06	62	68.13
	weiblich	20	68.97	2	6.89	—	—	7	24.14	29	31.87
	beide	70	76.92	9	9.89	—	—	12	13.19	91	100.00
Zusammenstoß durch Wagen											
fremden	männlich	5	22.73	16	72.73	—	—	1	4.54	22	56.41
	weiblich	—	—	16	94.12	1	5.88	—	—	17	43.59
	beide	5	12.83	32	82.05	1	2.56	1	2.56	39	100.00
eigenen	männlich	2	33.33	4	66.67	—	—	—	—	6	75.00
	weiblich	—	—	1	50.00	—	—	1	50.00	2	25.00
	beide	2	25.00	5	62.50	—	—	1	12.50	8	100.00
darunter	Kinder	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sonstige Ursachen.											
	männlich	3	37.50	4	50.00	—	—	1	12.50	8	100.00
	weiblich	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	beide	3	37.50	4	50.00	—	—	1	12.50	8	100.00
darunter	Kinder	1	50.00	—	—	—	—	1	50.00	2	100.00
Gesammtziffer	männlich	486	87.09	38	6.81	5	0.90	29	5.20	558	59.05
	weiblich	342	88.36	33	8.53	1	0.26	11	2.85	387	40.95
	beide	828	87.62	71	7.52	6	0.63	40	4.23	945	100.00

Ausgang des Unfalles 1887 Alter	Geschlecht	nicht verletzt abs.	nicht verletzt %	leicht verletzt abs.	leicht verletzt %	schwer verletzt abs.	schwer verletzt %	tödtlich verletzt abs.	tödtlich verletzt %	Gesammtzahl abs.	Gesammtzahl %
Absteigen.											
Erwachsene	männlich	156	63.41	76	30.90	14	5.69	—	—	246	56.04
	weiblich	145	75.13	43	22.28	5	2.59	—	—	193	43.96
Kinder	männlich	5	71.42	1	14.29	1	14.29	—	—	7	87.50
	weiblich	1	100.00	—	—	—	—	—	—	1	12.50
überhaupt	männlich	161	63.64	77	30.43	15	5.93	—	—	253	56.60
	weiblich	146	75.26	43	22.17	5	2.57	—	—	194	43.40
	beide	307	68.68	120	26.84	20	4.48	—	—	447	100.00
Aufsteigen.											
Erwachsene	männlich	45	60.81	26	35.14	3	4.05	—	—	74	63.80
	weiblich	30	71.43	10	23.81	2	4.76	—	—	42	36.20
Kinder	männlich	2	50.00	2	50.00	—	—	—	—	4	80.00
	weiblich	—	—	1	100.00	—	—	—	—	1	20.00
überhaupt	männlich	47	60.26	28	35.89	3	3.85	—	—	78	64.46
	weiblich	30	69.77	11	25.58	2	4.65	—	—	43	35.54
	beide	77	63.64	39	32.23	5	4.13	—	—	121	100.00
Fallen bezw. gestoßen werden.											
	männlich	25	49.02	19	37.25	7	13.73	—	—	51	85.00
	weiblich [7])	7	77.78	2	22.22	—	—	—	—	9	15.00
	beide	32	53.33	21	35.00	7	11.67	—	—	60	100.00
Laufen in die Pferde.											
Erwachsene	männlich	23	46.00	24	48.00	3	6.00	—	—	50	86.20
	weiblich	5	62.50	3	37.50	—	—	—	—	8	13.80
Kinder	männlich	11	50.00	8	36.36	2	9.09	1	4.55	22	70.97
	weiblich	3	33.33	4	44.45	2	22.22	—	—	9	29.03
überhaupt	männlich	34	47.22	32	44.44	5	6.95	1	1.39	72	80.90
	weiblich	8	47.06	7	41.17	2	11.77	—	—	17	19.10
	beide	42	47.19	39	43.82	7	7.87	1	1.12	89	100.00
Zusammenstoß durch Wagen.											
fremden	männlich	2	9.52	14	66.67	5	23.81	—	—	21	61.77
	weiblich	2	15.38	9	69.24	2	15.38	—	—	13	38.23
	beide	4	11.76	23	67.65	7	20.59	—	—	34	100.00
eigenen	männlich	—	—	2	100.00	—	—	—	—	2	50.00
	weiblich	1	50.00	1	50.00	—	—	—	—	2	50.00
	beide	1	25.00	3	75.00	—	—	—	—	4	100.00
darunter	Kinder	—	—	3	100.00	—	—	—	—	3	100.00
Sonstige Ursachen.											
	männlich	2	50.00	2	50.00	—	—	—	—	4	66.67
	weiblich	2	100.00	—	—	—	—	—	—	2	33.33
	beide	4	66.67	2	33.33	—	—	—	—	6	100.00
darunter	Kinder	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gesammtziffer [8])	männlich	271	56.34	174	36.17	35	7.28	1	0.21	481	63.21
	weiblich	196	70.00	73	26.07	11	3.93	—	—	280	36.79
	beide	467	61.37	247	32.45	46	6.05	1	0.13	761	100.00

[7]) Darunter 1 Kind. — [8]) Außerdem wurde 1 Person nach Verlassen des Wagens von Ohnmacht befallen und leicht verletzt. 2 Erwachsene und 3 Kinder geriethen unter lose Pferde; davon wurden 3 leicht, 1 schwer verletzt, 1 blieb unverletzt. Von diesen 6 Personen erlitten 4 durch eigene, 1 durch fremde Schuld, 1 durch Krankheit den Unfall. Diese Fälle sind nicht als Betriebsunfälle anzusehen.

Ausgang des Unfalles 1887 Alter	Geschlecht	nicht verletzt abs.	nicht verletzt %	leicht verletzt abs.	leicht verletzt %	schwer verletzt abs.	schwer verletzt %	tödtlich verletzt abs.	tödtlich verletzt %	Gesammtzahl abs.	Gesammtzahl %
Absteigen.											
Erwachsene	männlich	206	69.83	76	25.76	11	3.73	2	0.68	295	53.06
	weiblich	183	70.11	71	27.20	6	2.30	1	0.39	261	46.94
Kinder	männlich	9	56.25	3	18.75	4	25.00	—	—	16	61.54
	weiblich	8	80.00	2	20.00	—	—	—	—	10	38.46
überhaupt	männlich	215	69.13	79	25.40	15	4.83	2	0.64	311	53.44
	weiblich	191	70.48	73	26.94	6	2.21	1	0.37	271	46.56
	beide	406	69.76	152	26.11	21	3.61	3	0.52	582	100.00
Aufsteigen.											
Erwachsene	männlich	54	59.34	32	35.16	5	5.50	—	—	91	61.07
	weiblich	43	74.14	13	22.42	1	1.72	1	1.72	58	38.93
Kinder	männlich	4	80.00	1	20.00	—	—	—	—	5	83.33
	weiblich	—	—	1	100.00	—	—	—	—	1	16.67
überhaupt	männlich	58	60.41	33	34.38	5	5.21	—	—	96	61.94
	weiblich	43	74.58	14	22.04	1	1.69	1	1.69	59	38.06
	beide	101	65.16	47	30.32	6	3.87	1	0.65	155	100.00
Fallen bezw. gestoßen werden.											
	männlich	29	54.72	20	37.73	4	7.55	—	—	53	85.48
	weiblich	5	55.56	4	44.44	—	—	—	—	9	14.52
	beide	34	54.84	24	38.71	4	6.45	—	—	62	100.00
Laufen in die Pferde.											
Erwachsene	männlich	15	41.67	14	38.89	7	19.44	—	—	36	75.00
	weiblich	7	58.33	4	33.33	1	8.34	—	—	12	25.00
Kinder	männlich	16	61.54	9	34.61	1	3.85	—	—	26	60.47
	weiblich	10	58.82	7	41.18	—	—	—	—	17	39.53
überhaupt	männlich	31	50.00	23	37.10	8	12.90	—	—	62	68.13
	weiblich	17	58.62	11	37.93	1	3.45	—	—	29	31.87
	beide	48	52.75	34	37.36	9	9.89	—	—	91	100.00
Zusammenstoß durch Wagen.											
fremden	männlich	5	22.73	14	63.64	2	9.09	1	4.54	22	56.41
	weiblich	1	5.88	11	64.71	5	29.41	—	—	17	43.59
	beide	6	15.39	25	64.10	7	17.95	1	2.56	39	100.00
eigenen	männlich	3	50.00	3	50.00	—	—	—	—	6	75.00
	weiblich	—	—	2	100.00	—	—	—	—	2	25.00
	beide	3	37.50	5	62.50	—	—	—	—	8	100.00
darunter	Kinder	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sonstige Ursachen.											
	männlich	2	25.00	5	62.50	1	12.50	—	—	8	100.00
	weiblich	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	beide	2	25.00	5	62.50	1	12.50	—	—	8	100.00
darunter	Kinder	1	50.00	—	—	1	50.00	—	—	2	100.00
Gesammtziffer	männlich	343	61.47	177	31.72	35	6.27	3	0.54	558	59.05
	weiblich	257	66.41	115	29.71	13	3.36	2	0.52	387	40.95
	beide	600	63.49	292	30.90	48	5.08	5	0.53	945	100.00

Vorstehende Uebersichten lassen eine Trennung der Fahrgast- und Straßengänger-Unfälle ohne wesentliche Schwierigkeit vornehmen. Deshalb werden im weiteren Verlaufe beiderlei unter einander wesentlich verschiedene Unfallgattungen besondere Behandlung finden. Vornweg bleibt jedoch hervorzuheben, daß die Eigenthümlichkeiten des Pferdebahnbetriebes die Unfallursache blos in den Fällen gebildet haben können, wo der Nachweis eigener bezw. fremder Schuld oder höherer Gewalt bisher in so überzeugender Weise sich nicht hat erbringen lassen, daß eine etwaige Klage mit Zuverlässigkeit gewonnen werden müßte. In diese Ziffer finden sich dazu noch Kinder im Alter unter sieben Jahren eingerechnet, welche zwar selbstthätig dasjenige Ereigniß herbeiführten, dessen Folge ihr Unfall war, welchen jedoch die That als Schuld rechtlich nicht angerechnet werden kann, so daß gerichtsgebräuchlich der Haftanspruch nicht beseitigt[9]) sein würde.

§ 20. 3) Die Betriebsunfälle der Fahrgäste.

Dieselben geben weder in gesellschaftswirthschaftlicher noch in verkehrspolizeilicher Hinsicht zu Besorgnissen einen begründeten Anlaß. Denn einmal ist ihre Ziffer im Verhältnisse zu der Zahl der Beförderten nur gering, sodann überwiegen die unverletzt oder leicht verletzt gebliebenen Personen die Schwerverletzten oder die Todesfälle ganz gewaltig. Dies veranschaulicht für die Jahre 1882—1885 das Zurückführen der innerhalb der deutschen Straßenbahnbetriebe eingetretenen Unfälle nach der Schwere des Ausganges auf die Gesammtziffer der Beförderten dahin[1]):

---

[9]) K. Hilse: Betriebsunfälle § 8 S. 19 Anm. 18 sowie weitere Beläge unten § 39.

[1]) K. Hilse: Betriebsunfälle § 12 S. 46 mit S. 43 Anm. 1 u. 2, S. 45 Anm. 1, S. 6 Anm. 5.

Straßenbahn in	Fahrgäste.							Fahrgäste.			
	Fällezahl				entschädigt			Es entfiel auf beförderte Personen je 1			
	ver-letzt	leicht	schw.	tödt-lich	leicht	schw.	tödt-lich	Verletzter	leicht Verletzter	schwer Verletzter	Todesfall
Aachen	15	2	11	2	—	1	1	567 685	4 257 638	774 116	4 257 638
Altona	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Augsburg	2	2	—	—	—	—	—	2 411 567	2 411 567	—	—
Berlin, große	482	434	48	—	22	10	—	555 705	617 166	5 580 208	—
Berlin, neue	19	16	2	1	—	1	—	1 056 035	1 254 031	10 032 248	20 064 495
Braunschweig	1	—	1	—	—	1	—	7 073 418	—	7 073 418	—
Bremen, große	3	—	1	2	—	—	—	3 195 834	—	9 587 501	4 793 750
Bremerhafen	2	—	1	1	—	1	—	1 692 461	—	3 384 922	3 384 922
Breslau	28	25	2	1	—	—	—	800 311	896 348	11 204 347	22 408 695
Cassel, Stadteisenbahn	2	1	—	1	1	—	—	614 352	1 228 705	—	1 228 705
Cassel, Straßenbahn	3	2	1	—	1	1	—	—	—	—	—
Carlsruhe	5	2	3	—	2	2	—	1 093 447	2 186 894	2 186 894	—
Charlottenburg	13	8	3	2	—	1	—	1 166 936	1 896 266	5 056 709	7 585 081
Chemnitz	7	4	3	—	—	—	—	630 715	1 103 751	1 471 668	—
Cöln	47	39	7	1	2	—	—	249 574	300 769	630 715	11 729 982
Crefeld	11	3	6	2	2	3	2	464 895	1 704 617	852 308	2 556 925
Danzig	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dortmund	6	4	2	—	1	—	—	866 026	1 299 039	2 958 079	—
Dresden	8	3	5	—	2	1	—	3 825 620	10 201 653	6 120 992	—
Duisburg	4	1	3	—	—	2	—	492 164	1 968 657	656 219	—
Düsseldorf	12	9	3	—	—	1	—	385 966	514 622	1 543 865	—
Elberfeld-Barmen	17	10	7	—	4	5	—	965 437	1 641 244	23 446 337	—
Erfurt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankfurt a. M.	3	1	1	1	—	—	1	6 873 931	20 621 795	20 621 795	20 621 795
Görlitz	3	1	2	—	1	2	—	608 174	1 824 523	912 261	—
Halle a. d. S.	1	1	—	—	—	—	—	3 875 000	3 875 000	—	—
Hamburg	7	1	5	1	—	3	—	10 801 017	75 607 120	15 121 424	75 607 120
Hannover	28	24	4	—	4	—	—	753 428	21 095 976	5 273 996	—
Heidelberg	1	1	—	—	1	—	—	507 478	507 478	—	—
Ingolstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Königsberg	27	19	7	1	1	1	—	408 222	580 105	1 574 572	11 022 002
Leipzig	4	3	1	—	2	—	—	6 435 621	8 580 828	25 742 484	—
Lübeck	1	1	—	—	1	—	—	3 268 503	3 268 503	—	—
Magdeburg, Straßenbahn	6	6	—	—	2	—	—	2 707 267	2 707 267	—	—
Magdeburg, Trambahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mainz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mannheim-Feudenheim	1	1	—	—	1	—	—	1 008 813	1 008 813	—	—
Mannheim-Ludwigsh.	2	1	1	—	—	—	—	1 622 654	3 245 309	3 245 309	—
Metz	6	6	—	—	1	—	—	409 410	409 410	—	—
Mühlhausen i. E.	1	—	1	—	—	1	—	2 406 686	—	2 406 686	—
München	64	53	10	1	2	2	—	475 985	576 046	2 707 417	27 074 169
München-Gladbach	4	3	1	—	2	—	—	630 165	840 220	2 520 660	—
Nürnberg	4	1	3	—	1	2	—	1 921 655	7 686 622	2 562 207	—
Offenbach	6	5	1	—	1	—	—	285 725	432 871	1 714 353	—
Posen	2	2	—	—	—	—	—	1 741 562	1 741 562	—	—
Potsdam	1	—	1	—	—	—	—	4 312 203	—	4 312 103	—
Stettin	4	3	1	—	1	1	—	2 058 754	745 006	8 235 018	—
Straßburg i. E.	14	7	5	2	—	4	—	564 647	1 129 294	1 581 012	3 952 529
Stuttgart	12	9	3	—	—	1	—	412 117	549 490	1 648 469	—
Beisammen	889	714	156	19	58	47	4				

Für die beiden folgenden Jahre hat sich eine sämmtliche deutsche Betriebe umfassende Uebersicht bisher nicht gewinnen lassen. Abgesehen von den 3 Berliner Betrieben ist vielmehr nur bekannt, daß Fahrgast-Unfälle in 29 Betrieben ausgeblieben[2]), in 34 anderen eingetreten sind, nämlich in Breslau[3]) 324, Köln[4]) 223, Leipzig 112, Hannover[5]) 92, Hamburg Straßenb.[6]) 44, Dresden 34, München[7]) 33, Crefeld[8]) 13, Dortmund und Metz je 11, Elberfeld und Magdeburger Straßenb. je 10, Aachen[8]) 9, Frankfurt a./M. 8, Düsseldorf, M. Gladbach und Offenbach[9]) je 7, Nürnberg und Stuttgart (hier sowohl Pferdeb.[10]) wie Neue Pferdeb.) je 4, Magdeburg Tramb.[11]) 3, Augsburg, Mannheim und Stettin[10]) je 2, endlich in Bremen (Horn), Charlottenburg[12]), Chemnitz, Duisburg, Erfurt[13]), Heidelberg, Kassel Stadtb., Mainz, Mühlhausen und Posen je 1.

Während zu Berlin in den Vorjahren 1882—1885 durchschnittlich entfallen[14]) waren auf die nachfolgend ausgeworfene Fahrgästezahl im Betriebe der

---

2) Dies s. Altona, Braunschweig, Bremen (Gr. Pf.), Bremerhafen, Carlsruhe, Coblenz, Danzig, Feudenheim, Flensburg, Görlitz, Hagen, Halberstadt, Halle, Hamburg-Altona (Gr. H. A. Str. u. H. A. Pf.), Ingolstadt, Kassel (Str.), Kiel, Königsberg, Lübeck, Potsdam, Pyrmont, Rostock, Schönebeck, Spiekeroog, Straßburg, Ueterfen, Wiesbaden, Wiesloch. Aus Oldenburg fehlen Angaben, aus Köpenick jede Antwort.

3) 2 Fälle aus Billigkeit entschädigt mit 141,80 Mk.

4) Davon 60 verletzt.

5) Ueberwiegend geringfügiger Natur.

6) Davon 9 unverletzt, 26 leicht, 9 schwer verletzt.

7) 30 leicht, 3 schwer verletzt.

8) Entschädigung nicht beansprucht.

9) 1 schwer verletzt.

10) Beim Absteigen im Fahren, sämmtlich nur leicht verletzt.

11) Je 1 durch Zusammenstoß zweier Dampfbahnzüge, Fallen vom Vorderperron, Abspringen im Fahren. Die beiden ersteren wurden durch Zahlung von 3000 Mk. und 40 Mk. entschädigt, im Dritten schwebt die Klage.

12) (Dampfstraßenbahn) Abspringen im Fahren, Verlust des Beines.

13) Tödtlich verletzt.

14) K. Hilse: Betriebsunfälle § 10 S. 34.

	Berliner	Große Berliner	Neue Berliner
je 1 Verunglückter	659 571	201 392	743 129
„ 1 Verletzter	1 166 936	555 705	1 056 035
„ 1 leicht Verletzter	1 896 266	617 166	1 254 031
„ 1 schwer Verletzter	5 056 709	5 580 208	10 032 248
„ 1 tödtlich Verletzter	7 585 081	—	20 064 495

stellen sich die entsprechenden Durchschnittsziffern für die beiden folgenden Jahre dahin:

	Berliner	Große	Neue	Ueberhaupt
je 1 Verletzter	2 133 706	369 959	368 802	383 128
„ 1 leicht Verletzter	2 133 706	431 175	455 572	447 966
„ 1 schwer Verletzter	—	2 809 375	1 936 210	2 830 896
„ 1 Todesfall	—	35 960 000	—	40 764 900

§ 21. a) Das Zu- und Absteigen im Fahren.

Daß das Haftpflichtgesetz denjenigen nicht zu Gute kommt, welche gelegentlich des Hinaufspringens auf einen fahrenden Pferdebahnwagen oder Herabspringens von einem solchen Schaden erleiden, ist in der Rechtsprechung niemals zweifelhaft gewesen. In einem derarten Verhalten ist bisher vielmehr stets der Thatbestand eines die Haftpflicht beseitigenden eigenen Verschuldens, insbesondere dann für vorliegend erklärt worden, wenn sich dieser Vorgang am Vorderperron vollzog.[1]) Zur Begründung dessen wird ausgeführt, daß zahlreiche gerichtskundige Vorfälle darüber keinen Zweifel ließen, daß das Ab- oder Aufsteigen im Fahren immer mit einer darin bestehenden Gefahr verbunden sei, nicht sofort festen Fuß zu fassen, auszugleiten und niederzufallen, welche allerdings, insofern der Versuch am hinteren Trittbrett gemacht werde, abgesehen von hinzutretenden besonderen Umständen (z. B. einem schnell vorbeifahrenden anderen Fuhrwerk) in der Regel keine sehr bedenklichen Folgen biete, dagegen, wenn der Auf- oder Absteigende das vordere Trittbrett benutze, durch die augenscheinliche Gefahr, von Theilen des Wagens erfaßt und mehr oder weniger schwer verwundet zu werden, die Eigenschaft der Waghalsigkeit annehme.

[1]) K. Hilse: Betriebsunfälle § 9 S. 21, § 12 S. 44.

Diese Selbstschuld wird nach dem heutigen Stande der Rechtsprechung selbst nicht einmal dadurch aufgehoben, daß vielleicht zufällige Nebenumstände dem Verunglückten für seine Entschließung, zu- oder abzusteigen, maßgebend waren, weil etwa der Wagen versehentlich an der Haltestelle nicht gehalten hatte, wodurch das Ab- oder Zusteigen im Halten vereitelt war, oder weil der später Verunglückte z. B. versehentlich den Wagen einer falschen Linie bestiegen oder das beabsichtigte Fahrziel erreicht bezw. überfahren hatte und sich der Erlegung des Fahrgeldes für die zwecklos benutzte Strecke entziehen wollte, oder weil er überzählig und deshalb auf das Ungerechtfertige seines Verbleibens auf dem Wagen aufmerksam gemacht war, indem solcher durch ihn unzulässigerweise überfüllt würde. Gerichtsseitig wird nämlich mit Recht gemeint, daß ein etwaiges Versehen des Schaffners in der Art, daß er den Wagen nicht rechtzeitig hatte halten lassen, den Fahrgast nicht berechtige, durch selbstthätiges Abspringen oder Zusteigen die Gefahr der Betriebsunternehmerin zu erhöhen und das in seiner Handlung liegende eigene Verschulden zu entschuldigen, weßhalb es ungeeignet sei, den auf solches zu stützenden Haftaufhebungsgrund wirksam zu beseitigen.

Als thatsächlich festgestellt darf bezeichnet werden, daß heut gerichtsgebräuchlich[2]) das selbstständige Auf- oder Abspringen an bezw. von rollenden Pferdebahnwagen ohne Rücksicht auf den leitenden Beweggrund und gebotenen Anlaß rechtsgrundsätzlich für ein die Haftpflicht ausschließendes Verschulden gilt.

Eine Ausnahme würde mithin bloß unter ganz besonderen Umständen, wenn z. B. bei Gelegenheit einer Entgleisung oder eines drohenden Zusammenstoßes mit einem anderen Fuhrwerk Jemand, um einer näheren sicheren Gefahr zu entgehen, den Wagen im Fahren verläßt, angenommen werden können, weil dann durch die an sich gerechtfertigte Bestürzung die freie Ueberlegung der Folgen seiner Handlung beeinträchtigt war und damit

---

[2]) Urt. d. R. O. H. G. vom 28. November 1876 (Entsch. XXI 237) d. R. G. vom 14. Februar 1882, vom 13. Februar 1883 und 15. November 1886 (Eisenbahnrechtliche Entsch. II 202, III 8, V 114), d. O. L. G. zu Hamburg v. 13. Februar 1883 (ebenda III 8).

volle Willensfreiheit fehlte. Das Vorliegen derarter Umstände müßte indeß der Haftanspruchskläger nachweisen.

Da nach richterlicher Auffassung die im Fahren Zu- und Absteigenden durch das Haftpflichtgesetz keinen Schutz haben finden sollen, ist ausgeschlossen, daß die auf diese Ursachen zurückführbaren Fälle für die Ausdehnung der Haftpflicht auf die Pferdebahnen maßgebend gewesen sind. Dem Gesetzgeber konnten sie also nicht vorgeschwebt haben, als er der Gefährlichkeit der Straßenbahnen durch Schaffen der Haftverbindlichkeit des Unternehmers begegnen wollte. Damit scheidet die nach ihrer Zifferhöhe hervorragendste Unfallursache für die Pferdebahnfahrgäste aus und sind folgeweise die Fahrgäste zum größten Bruchtheile des gesetzgeberischen Schutzes unbenöthigt oder unwürdig befunden worden.

Denn von den 3914 Unfällen in den deutschen Straßenbahnbetrieben von 1882 bis 1883 sind allein 2291 beim Absteigen und 497 beim Zusteigen eingetreten, so daß 2788 = 71,23 % hierher gehören.[3]) In Berlin steht das Verhältniß für die Betriebe noch günstiger. Von 3350 Personen sind 536 beim Aufsteigen, 1981 beim Absteigen verunglückt, so daß 2517 = 75,13 % des Haftpflichtanspruchs auf Grund des aus dem selbstthätigen Auf- und Abspringen im Fahren ableitbaren Einwandes der eigenen Schuld verlustig sein würden.

Eine besondere Berücksichtigung hat die stetig zunehmende Unsitte zu finden, daß Erwachsene mit Kindern auf dem Arme rollende Pferdebahnwagen verlassen oder besteigen und im eigenen Fallen jene Kinder mit zu Schaden bringen. Hier fragt es sich, ob die Kinder einen Haftanspruch behalten, da sie jedenfalls an ihrem Unfalle keine Schuld tragen, was später eingehend untersucht werden soll.

Das Verhältniß, in welchem bei den hier behandelten Unfallursachen, Verletzungen ausbleiben oder eintreten, deren Schweregrad und die Art der vorkommenden Verletzungen, sowie die sonstigen näheren Umstände sind für die Vergangenheit anderwärts[4])

---

[3]) K. Hilse: Betriebsunfälle § 12 S. 44.

[4]) K. Hilse: Betriebsunfälle § 9 S. 21, § 10 S. 34.

eingehend dargestellt, für Berlin überdies aus den obigen[5]) Uebersichten deutlich erkennbar. Eine Ausführung an dieser Stelle würde der vorliegenden Untersuchung jedoch eine ihrem Zwecke unvortheilhafte Ausdehnung geben.

§ 22. b) Das Fallen vom Wagen.[1])

Von 1882—1885 sind in Deutschland 250, von 1882 bis 1887 in Berlin 223 Unfälle gezählt, welche durch das Herabfallen bezw. -gestoßen werden vom fahrenden Pferdebahnwagen eingetreten waren. Solche sind haftpflichtig, sofern nicht der Nachweis einer dem Verunglückten zur Last fallenden Schuld gelingt. In Berlin ereigneten sich unter 122 Fällen 54 beim Durchfahren der Kurve bezw. Weiche, 1 beim Entgleisen, 4 infolge des Anfahrens fremder Fahrzeuge, 6 infolge eines plötzlichen Bremsens des Pferdebahnwagens zur Vermeidung einer drohenden Gefahr, 4 bei dem Ueberwinden eines muthwillig in die Schienenrille eingebrachten Gegenstandes, 13 durch andere Vorkommnisse, in deren Verfolg der Wagen einen heftigen Stoß erhielt, welcher den betreffenden Fahrgast zum Schwanken brachte, 43 auf glatter Fahrbahn, 7 Fahrgäste sind theils von Mitfahrgästen herabgestoßen, theils von Straßengängern herabgezogen worden. Im laufenden Jahr haben zu Berlin wiederholt schwere von entgegengesetzter Richtung anfahrende Wagen den Hinterperron abgerissen, wodurch die sich arglos an das Perronblech anlehnenden Fahrgäste mit der Stütze ihren Halt verloren und deshalb auf das Straßenpflaster herabfielen.

Die Mitwirkung eigener Schuld bei dieser Unfallursache ist keineswegs ausgeschlossen. Fahrgäste, welche mit untergeschlagenen Beinen oder unruhig stehen (15), oder übermüdet bezw. angetrunken (8) sind, oder den verbotenen Platz einnehmen (26) und unter dem Einfluß derartiger Umstände auf völlig glatter Fahrbahn herabfallen, haben es jedenfalls an demjenigen Grade von Vorsicht und Aufmerksamkeit fehlen lassen, zu welchem derjenige,

---

[5]) § 19 S. 78—83, 85—88.

[1]) Die entsprechenden Ziffern siehe § 19 S. 75, 76, 78—83, 85—88.

welcher einen Perronplatz einnimmt, füglich verpflichtet ist. Denn der Fahrgast hat jedenfalls doch den durch die Umstände gebotenen Vorsichtsgrad zu beobachten und sich alles desjenigen zu enthalten, was als Gefahrenursache vernunftgemäß erkennbar ist. Dem Zuwiderhandeln kann sehr wohl die Wirkung eines eigenen, die Haftpflicht ausschließenden Verschuldens beigelegt werden. In Berlin blieb während der letzten zwei Jahre die Schuldfrage bloß in 48 (23 = 38,34 % und 25 = 40,32 %) Fällen ungewiß, konnten jedoch in 49 (24 = 40 % und 25 = 40,32 %) Umstände, durch welche sich der Einwand eigener Schuld begründen ließ, zweifellos ermittelt werden. Die in 15 (8 = 13,33 % und 7 = 11,29 %) ermittelten Umstände stellten den widerrechtlichen Eingriff fremder vom Pferdebahnbetriebe unabhängiger Personen außer Frage, während in jedem Jahre 5 (8,33 bezw. 8,07 %) Personen infolge eines plötzlich eingetretenen Ohnmachtsanfalles von Perronplätzen herabgefallen sind.

Unverkennbar ist die Begründung des Schuld-Einwandes bei dieser Unfallart sehr schwierig, so daß ihren Ursachen und begleitenden Umständen seitens der Betriebsverwaltungen in den einzelnen gebotenen Fällen stets volle Aufmerksamkeit wird gewidmet werden müssen.

Die Fällezahl, näheren Umstände und wirthschaftliche Tragweite bis zum Jahre 1885 ist anderwärts[2]) eingehend behandelt, so daß sie hier übergangen werden dürfen.

Von den zu Berlin in dem 6jährigen Beobachtungszeitraume festgestellten 223 Unfällen sind allein 122 in den letzten beiden Jahren eingetreten,[3]) die sich mit 106 auf die Große Ber-

---

[2]) K. Hilse: Betriebsunfälle S. 23, 26.

[3]) Diese vertheilen sich auf die Greifswalderstr. mit 8, Potsdamerstr. mit 7, Belle-Alliance-, Invaliden-, Schönhauser-, Spandauerstr. je mit 5, Chaussee-, Leipziger-, Alt-Moabitstr., Rixdorf, Tempelhof je mit 4, Alexanderplatz, Blücher-, Brunnen-, Köpenicker-, Oranienstr., Reichstagsplatz je mit 3, Bad-, Fürstenwalder-, Jakob-, Jerusalemer-, Kottbusser-, Lothringer-, Müller-, Rosenthaler-, Schöneberger-, Yorkstr. je mit 2, während in 29 Straßen je nur 1 Unfall sich zutrug; nämlich in der Behren-, Beuth-, Breslauer-, Bülow-, Frankfurter-, Französischen-, Frieden-, Friedrich-, Gitschinerstr., Haake'scher Markt, Jannowitzbrücke, Kaiser-, Kochstr.-, Königsplatz, Königgrätzer.-, Luisen-, Lützow-, Maaßenstr., Neuer Markt, Rosen.-, Prinzen-, Skalitzer-, Stralauerstr., Spittelmarkt, Tegel, Thaerstr., Weidenweg, Werderstr., Zionskirchplatz.

liner, 15 auf die Neue Berliner und einer auf die Berlin-Charlottenburger vertheilen. Da die letztere gegen die beiden anderen unverhältnißmäßig weniger Kurven und Weichen zu durchfahren, fast keine Steigungen zu überwinden hat und den Vorderperron an beiden Seiten geschlossen halten darf, so ist das Zifferverhältniß ein ziemlich richtiges. Von den 122 hierbei Verunglückten blieben 66 unversehrt, trugen 45 nur leichte, 11 schwere Verletzungen davon. Dieser verhältnißmäßig günstige Ausgang entspricht im Wesentlichen den Beobachtungen der Vorjahre. In gesellschafts-wirthschaftlicher Hinsicht birgt diese Unfallsart also keine nennenswerthe Gefahr.

§ 23. Gefahrenerhöhung durch Wegfall des Vorderperron-Gitterverschlusses.

Wie schnell und unvermittelt sich bisweilen die Wandlung der obrigkeitlichen Auffassung über Zulässigkeit oder Straffälligkeit der nämlichen Handlung, über Verbotswidrigkeit oder Erzwingbarkeit ein und desselben Zustandes vollzieht, dafür liefert in Berlin die Behandlung der Frage, ob und inwieweit während der Fahrt die Perrons der Pferdebahnwagen verschlossen zu halten sind, einen treffenden Belag. Ursprünglich wurden beide Perrons zu beiden Seiten offen gehalten. Die in Folge muthwilligen und ungeschickten Zu- und Absteigens vom Vorderperron aus im Betriebe der Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft eingetretenen Unfälle[1]) führten zum Gebot, die Vorderperrons an beiden Seiten durch festgeschlossene Gitter zu versichern. Nach Einführen von Doppelgleisen kam der Versuch auf, Pferdebahnwagen von der linken Seite des Hinterperrons in dem Augenblicke zu verlassen oder zu besteigen, wo auf dem Nebengleise entgegenkommende Wagen die Zu- bezw. Absteigestelle berührten, wodurch die Betreffenden von denselben erfaßt und beschädigt wurden. Dies führte zu der Anordnung, daß die linke Seite des Hinterperrons gleichfalls durch

[1]) In Folge Abspringens vom Vorderperron im Fahren waren am 21. Mai 1868 je ein Erwachsener und ein Unerwachsener schwer und am 21. August 1868 ein Knabe tödtlich verletzt worden. M. s. oben § 10 S. 38.

ein Gitter während der Fahrt zu schließen sei. Jetzt vermehrten sich aber die Unfälle, indem Personen, die den Gitterverschluß vorher nicht gesehen und den Zugang für frei gehalten hatten, auf das Trittbrett sprangen, am Gitter abprallten, rückwärts zurückfielen und so sich Verletzungen zuzogen. Deshalb wurde das fragliche Gebot bald wieder zurückgezogen und der Verschluß des Hinterperrons aufgegeben. Noch im Jahre 1884 wurde ein Schaffner der Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft wegen fahrlässiger Körperverletzung durch Außerachtlassen der durch seinen Schaffnerberuf ihm obgelegenen besonderen Aufmerksamkeit unter Anklage gestellt[2]), weil ein Fahrgast, der sich während der Fahrt an das Vorderperrongitter gelehnt hatte, durch plötzliches Nachlassen des Verschlusses herabgefallen und zu Schaden gekommen war, indem man annahm, er hätte den Verschluß nicht sorgfältig genug bewirkt. Seit August 1885 wird im geraden Gegensatz verlangt[3]), daß das Gitter zur rechten Seite des Vorderperrons künftig offen gehalten werde, also dessen Verschluß während der Fahrt untersagt. Wieweit ein derartiges Eingreifen in Betriebseinrichtungen behördlicherseits durch Gew.-Ordn. § 37 begründbar ist, ist hier nicht zu untersuchen. Welchen Erfolg dasselbe gezeitigt hat, zeigt das Gegenüberstellen der Unfallziffern, je nachdem ob der Vorgang sich vom Hinter- oder Vorderperron aus vollzogen hat.

Diese Gegenüberstellung umfaßt sämmtliche in den drei Berliner Betrieben seit dem 25. August 1885 bis 31. Mai 1888, also während etwa 2¾ Jahren, eingetretenen Fälle, wobei noch dazu in dem Betriebe der Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft das Verbot des Gitterverschlusses nicht besteht, also diesbezügliche Unfälle vom Vorderperron aus unmöglich sind.

Von den Unfallarten kommen in Betracht: das Zu- und Absteigen im Fahren, und das Fallen vom Wagen während der Fahrt.

---

[2]) jedoch vom Landgericht II freigesprochen.

[3]) K. Hilse: Betriebsunfälle S. 23. 26.

I. Das Ab- und Aufsteigen.

Die Zahl der Fälle, in denen das Ab- und Aufsteigen vom Vorderperron oder vom Hinterperron aus erfolgt, ist ziffermäßig nicht nachweisbar. Da jedoch erfahrungsgemäß der Vorderperron schwächer als der Hinterperron benutzt wird, von letzterem überdies noch viele Personen absteigen, die bisher im Wageninnern Platz fanden, was beim Vorderperron ausgeschlossen ist, indem dessen Thür nicht geöffnet werden kann, ist die Ziffer der von Hinten Ab- und Aufsteigenden vielmal größer.

Die zur Meldung gelangten Fälle ergeben folgendes Bild:

	Zahl der Verletzten			Ausgang der Verletzung							
				nicht verletzt		leicht verletzt		schwer verletzt		tödtlich verletzt	
	m.	w.	überhaupt	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.
Absteigen.											
Vorderperron abs.	220	77	297	130	52	57	19	30	5	3	1
Vorderperron %	28.57	12.05	21.08	43.78	17.51	19.19	6.38	10.10	1.69	1.01	0.34
Hinterperron abs.	550	562	1112	391	410	153	145	6	7	—	—
Hinterperron %	71.43	87.95	78.92	35.16	36.87	13.76	13.04	0.54	0.63	—	—
Zusammen abs.	770	639	1409	521	462	210	164	36	12	3	1
Zusammen %	76.16	81.93	78.67	36.98	32.79	14.91	11.64	2.55	0.85	0.21	0.07
Aufsteigen.											
Vorderperron abs.	78	14	92	45	7	24	4	9	3	—	—
Vorderperron %	32.36	9.93	24.08	48.91	7.61	26.09	4.35	9.78	3.26	—	—
Hinterperron abs.	163	127	290	110	99	50	27	3	—	—	1
Hinterperron %	67.64	90.07	75.92	37.93	34.14	17.24	9.31	1.03	—	—	0.35
Zusammen abs.	241	141	382	155	106	74	31	12	3	—	1
Zusammen %	23.84	18.07	21.33	40.57	27.75	19.37	8.12	3.14	0.79	—	0.26
Beides.											
Vorderperron abs.	298	91	389	175	59	81	23	39	8	3	1
Vorderperron %	29.48	11.67	21.72	44.99	15.17	20.82	5.92	10.00	2.06	0.78	0.26
Hinterperron abs.	713	689	1402	501	509	203	172	9	7	—	1
Hinterperron %	70.52	88.33	78.28	35.74	36.30	14.48	12.27	0.64	0.50	—	0.07
Zusammen abs.	1011	780	1791	676	568	284	195	48	15	3	2
Zusammen %	56.45	43.55	100.00	37.74	31.72	15.86	10.89	2.68	0.84	0.16	0.11

Von 1791 Unfällen durch Ab= und Zusteigen im Fahren entfallen somit auf die beregte Handlung vom Hinterperron aus 1112 + 290 = 1402, vom Vorderperron 297 + 92 = 389.

Während durchschnittlich 69,46 % Verunglückte unverletzt blieben, fällt diese Ziffer für die Vorderperronfahrgäste auf 60,16 %, steigt bei den Hinterperronfahrgästen auf 72,04 %. Von den fünf tödtlich Verletzten stellt vier das Absteigen vom Vorderperron, nur einen das Zusteigen vom Hinterperron. Von den 63 Schwerverletzten hatten 47 = 74,60 % den Vorderperron verlassen bezw. besteigen wollen, während unter den Leichtverletzten nur 104 = 21,71 % die That vom Vorderperron aus begangen hatten.

Vom Vorderperron zuzusteigen erscheint im Ausgang gefahrloser als das Absteigen. Hier ereigneten sich vier Todesfälle, führten 11,79 %, dort 13,04 % zu einer leichten, hier 25,59 %, dort 30,40 % zu einer schweren Verletzung und sind überhaupt nur 61,28 % gegen 56,52 % unversehrt geblieben.

Die Gefahr beim Ab= oder Zusteigen tödtlich verletzt zu werden, erscheint bei der Vornahme vom Vorderperron aus fünfzehnmal größer als vom Hinterperron (1,04 % und 0,07 %), schwerverletzt zu werden noch elfmal (12,06 % gegen 1,14 %), die Aussicht unverletzt zu bleiben dagegen (60,16 gegen 72,04) um 1/5 geringer. Ist das Zu= und Absteigen für Frauen an sich schon gefährlicher, als für Männer, so nimmt die Gefahr bei Vornahme vom Vorderperron noch erheblich zu. Denn unter 10000 Frauen sind tödtlich verletzt 110 gegen 14, schwerverletzt 879 gegen 101, leicht verletzt 2528 gegen 2498, unverletzt geblieben blos 6483 gegen 7387.

Da indeß derarte Fälle nicht haftpflichtig sind,[4]) bringt den Unternehmern diese Maßnahme keinen Schaden.

II. Das Fallen vom Wagen.

Anders steht es mit den Unfällen durch Fallen vom Wagen. Solche können haftpflichtig sein[5]) und traten unter folgenden Umständen ein:

---

4) Oben § 21 S. 92 Anm. 1.

5) Oben § 22 S. 96 Anm. 2.

	Zahl der Verletzten			Ausgang der Verletzung							
				nicht verletzt		leicht verletzt		schwer verletzt		tödtlich verletzt	
	m.	w.	überhaupt	m.	w.	m.	w.	m.	w.	m.	w.
Fallen vom Wagen.											
Vorder-perron abs.	67	8	75	33	5	25	3	9	—	—	—
Vorder-perron %	45.89	40.00	45.18	44.00	6.67	33.33	4.00	12.00	—	—	—
Hinter-perron abs.	79	12	91	42	7	29	4	8	1	—	—
Hinter-perron %	54.11	60.00	54.82	46.16	7.69	31.87	4.39	8.79	1.10	—	—
Zusammen abs.	146	20	166	75	12	54	7	17	1	—	—
Zusammen %	87.95	12.05	100.00	45.18	7.23	32.54	4.21	10.24	0.60	—	—

Die Oeffnung des Vorderperrongitters hat sich also auch hier bereits nachtheilig bemerkbar gemacht, indem seit dem 25. August 1885 unter 166 Personen 75 vom Vorderperron und 91 vom Hinterperron gefallen sind. Jene 75 Fälle waren fast[6]) unmöglich, so lange der Vorderperronschluß bestand und bieten schon aus diesem Grunde eine Erhöhung der Haftpflichtgefahr und Haftpflichtverbindlichkeit. Außerdem erscheint der Ausgang beim Fallen vom Vorderperron verhängnißvoller als bei diesem vom Hinterperron. Hier blieben 53,85 % gegen 50,67 % unverletzt, trugen nur 36,26 % gegen 37,33 % leichte und 9,89 % gegen 12 % schwere Verletzungen davon. Kommt hierzu, daß der Vorderperron weit seltener und schwächer benutzt wird als der Hinterperron, gleichwohl aber die Verhältnißziffer zwischen beider Benutzung (45,18 zu 54,82) nur um 9,64 geringer ist, so liefert auch dieser Umstand einen Belag für die Gefahrenvermehrung durch das Verbot, das rechte Vorderperrongitter zu schließen.

Im Jahr 1887 sind die beiden Haftpflichtansprüche, welche auf Grund des Fallens vom Wagen geltend gemacht wurden, von Vorderperronfahrgästen erhoben und mit 500 Mark bezw. 1800 Mark, also unter Aufwendung von 2300 Mark ausgeglichen worden.

Da in den drei betheiligten Betrieben vom 25. August

6) Oben § 22 S. 98 Anm. 2.

1885 bis 31. Mai 1888 276 988 098 Personen befördert und 10 575 453 Fahrten zurückgelegt wurden, so entfällt je ein Verletzter

	überhaupt	leicht	schwer
vom Vorderperron auf Fahrgäste .	7 486 164	9 892 432	30 776 455
Fahrten . .	285 823	377 695	1 175 050
vom Hinterperron auf Fahrgäste .	6 594 954	8 393 578	30 776 455
Fahrten . .	251 796	320 468	1 175 050
überhaupt auf Fahrgäste .	3 506 178	4 540 788	15 388 228
Fahrten . .	133 866	173 368	587 525

§ 24. Einwirkung fremder Fahrzeuge.

153 Unfälle sind in Deutschland von 1882 bis 1885 durch das Eingreifen fremder Fahrzeuge herbeigeführt und haben 116 Entschädigungsverbindlichkeiten geschaffen.[1]) Nur in 7 Fällen waren zwei Pferdebahnwagen zusammengefahren, in den restlichen hatten sonstige Fuhrwerke mitgewirkt. Betroffen wurden theils Fahrgäste, theils Straßengänger, bald unmittelbar, bald mittelbar.

In Berlin sind in 1886 und 1887 zu den früher beobachteten Fällen 85 hinzugetreten. Dieselben vertheilen sich mit 9 auf die Potsdamer-, je 5 auf die König-, Köpenicker- und Kottbuser-, je 3 auf die Charlotten-, Koch-, Leipziger-, Prinzen-, Sommerstraße und Molkenmarkt, je 2 auf Chaussee-, Französische-, Holzmarkt-, Kurfürsten-, Landsberger-, Oranien-, Oranienburger-, Rosenthaler-, Stralauerstraße, Hackescher- und Spittelmarkt, je 1 auf Alexander-, Andreas-, Behren-, Belle-Alliance-, Breslauer-, Brunnen-, Frankfurter-, Friedrich-, Greifswalder-, Kommandanten-, Neue König-, Königgrätzer-, Präsidenten-, Roon-, Seidel-, Yorkstraße, Rixdorf, Schönhauser Allee, Spandauerbrücke, Treptower Chaussee und Weddingplatz.

Hierdurch wird dargethan, daß keineswegs die engsten und vom Pferdebahnbetriebe am lebhaftesten eingenommenen Straßen

[1]) K. Hilse: Betriebsunfälle S. 44, 48 und S. 27.

die Zusammenstoßgefahr begünstigen, sondern daß diejenigen Straßen, welche ihres schwächeren Verkehrs wegen die fremden Wagenführer minder vorsichtig fahren lassen, verhältnißmäßig weit stärker betheiligt sind.

Die einwirkenden Wagen waren außer 12 Pferdebahnwagen, 13 Arbeitswagen, 11 Droschken, 9 Roll-, je 6 Bier- und Möbel-, 5 Hand-, 4 Omnibus-, 3 Schlächter-, je 2 Eis- und Spreng- und je 1 Bäcker-, Bretter-, Kutsch-, Post- und Feuerwehr-Wagen, während in 7 Fällen die Wagengattung nicht ermittelbar war. 10 Mal fand ein Zusammenstoß zwischen 2 Pferdebahnwagen der nämlichen oder eines anderen Unternehmers, 70 Mal das Anfahren anderweiter Fahrzeuge gegen Pferdebahnwagen statt, 5 Mal wurde die Einwirkung von Pferdebahnwagen (2), oder anderweitigen Wagen (3) in anderer Weise nachtheilig. Betroffen wurden hiervon 64 Fahrgäste und 21 Straßengänger. Von ersteren wurden 35 (18 männl., 17 weibl.) mittelbar, 27 (21 männl. und 6 weibl.) unmittelbar betroffen, und waren 2 bloß aus Schreck in Ohnmacht gefallen.[2])

Daß Fälle der fraglichen Art zur Zeit als haftpflichtige zu behandeln sind, sobald eine Körperverletzung thatsächlich eintritt, bis dem Einwande fremden Verschuldens die Wirkung zugesprochen werden wird, die Haftverbindlichkeit der Straßenbahnen aufzuheben, ist kaum zu bezweifeln. Damit tritt aber die Unbilligkeit ein, daß Straßenbahnbetriebe für Vorgänge verantwortlich gemacht werden, deren Behinderung außerhalb des Bereiches ihrer Möglichkeit liegt, und obschon deren thatsächliche Urheber bekannt sind.

---

[2]) Anläßlich von Fahrgastunfällen aus den Jahren 1886 und 1887 sind jedenfalls ein Rollkutscher wegen fahrlässiger Tödtung mit 9 Monat Gefängniß, sowie wegen fahrlässiger Körperverletzung ein Arbeitskutscher zu 3 Monat, ein Bierfahrer zu 2 Monat, ein Arbeitskutscher zu 2 Wochen Gefängniß, zwei weitere Bierfahrer zu 50 bezw. 10 Mark, ein Bäckermeister zu 30 Mark, ein dritter Arbeitskutscher zu 50 Mark Geldstrafe verurtheilt, dagegen drei Möbelkutscher und ein Arbeitskutscher freigesprochen, sowie je ein Droschken- und Arbeitskutscher außer Verfolgung gesetzt. In den übrigen Fällen hat sich leider der Ausgang nicht ermitteln lassen, weil Mittheilungen über den Stand und Ausgang des von ihnen angeregten Strafverfahrens vorenthalten wurden. M. s. den Bescheid bei K. Hilse: Unfallfürsorge S. 29 Anm. 36. Wegen der Straßengänger-Unfälle s. unten § 28 S. 114 Anm. 1.

Gesetzlich haben allerdings die Betriebsunternehmer wegen ihrer Aufwendungen ein Rückgriffsrecht an den Schadenurheber, der ihnen für ihre Aufwendungen aufzukommen hat. In Wahrheit ist jedoch bisher fast ausnahmslos[3]) die Wiedererlangung aufgewendeter Beträge ausgeschlossen gewesen, theils wegen der Vermögenslosigkeit der Thäter,[4]) theils wegen der verlorenen Möglichkeit, sie zu ermitteln, so oft sie nämlich unmittelbar nach Zufügen des Schadens durch Antreiben ihrer Pferde sich ihrer Feststellung entzogen und ihre Dienstgeber unter dem Schutze der engen Auslegung, welche vielfach dem A. L. R. I 6 § 68 gegeben wird, die Namhaftmachung des Führers ihres am Vorgang betheiligten Wagens ablehnten. Vergeblich sucht man nach einem Rechts- oder Billigkeitsgrunde,[5]) aus welchem die Pferdebahnen in derarten Fällen einzutreten haben. Die Eigenthümlichkeit des Betriebes kann jedenfalls als solcher ebenso wenig geltend gemacht werden, wie die Ausschließlichkeit der Verkehrsüberwältigung mittelst Eisenbahnschienen, weil eben nicht die Schienenbenutzung, sondern nachweisbare fremde Schuld die Unfallsursache gegeben hat. Hierauf wird unten eingehender zurückgekommen werden.

§ 25. Verschiedene andere Unfallursachen.

77 Unfälle, die 68 Entschädigungsverbindlichkeiten erzeugt hatten, waren während der Jahre 1882 bis 1885 durch verschiedene andere bisher nicht dargestellte Ursachen eingetreten, wie dies anderwärts ausführlich dargelegt wurde.[1]) In den Jahren 1886

---

3) Nur in einem Falle gelang bisher solche.

4) K. Hilse, a. a. O. S. 28.

5) Man ist damit gewissermaßen zu dem älteren Recht der Römer und dem früheren deutschen Recht zurückgekehrt, welche an der bloßen Erscheinung haftend ohne Weiteres den verantwortlich machten, welcher thatsächlich den Schaden eines Andern veranlaßt hat, ohne das Vorhandensein oder Fehlen eines rechtwidrigen Willens des Unternehmers zu berücksichtigen. Stobbe: Beiträge zum Vertragsrecht Absch. 3; Ihering: das Schuldmoment 11, 20; Dernburg a. a. O. § 119 (I 226).

1) K. Hilse, a. a. O. S. 44, 28.

und 1887 haben in Berlin zwei Fahrgäste[2]) des Hinterperrons durch das Zurückschlagen der Bremse, zwei andere durch Glassplitter infolge des muthwilligen Einwerfens bezw. fahrlässigen Einstoßens einer Fensterscheibe, fernere zwei durch Umfallen auf ihren Standplätzen infolge plötzlichen Krampfanfalles, zwei durch Anprall gegen die Fensterscheibe infolge des heftigen Ruckes, welchen ein auf der Kletterweiche entgleisender Wagen erhalten hatte, endlich je einer durch Stolpern beim Absteigen und durch Anprallen an die Signalglocke Unfälle erlitten.

Davon sind nur vier leicht verletzt worden, die anderen unversehrt geblieben. Unter den ersteren befanden sich die zwei durch die zertrümmerten Glasscheiben, sowie die zwei gelegentlich des Entgleisens Verletzten. Nur die letzteren beiden Unfälle lassen sich mit den Eigenthümlichkeiten des Pferdebahnbetriebes in einen gewissen ursachlichen Zusammenhang bringen, während in den anderen beiden ein solcher kaum herstellbar und deshalb das Heranziehen der Betriebsunternehmer für die vorsätzliche oder fahrlässige Handlung Dritter ganz gewiß unbillig ist. Denn der geworfene Stein wirkt nicht gefährlicher auf die Scheibe eines auf Schienen laufenden, als auf diese eines sonstigen zum Wurfziel erkorenen Wagens. Ebenso wenig ist ein Unterschied in der nachtheiligen Wirkung feststellbar, je nachdem, ob die Scheibe eines Pferdebahn- oder eines Omnibus-Wagens durch Fahrlässigkeit eingestoßen wird.

Die hier zusammengefaßten Fälle berechtigen weder nach Zifferzahl, noch nach Ausgangsschwere als Unterstützungsmerkmal für die besondere Gefährlichkeit des Pferdebahnbetriebes verwendet zu werden. Noch weniger rechtfertigen sie die Ausdehnung der Haftpflicht auf die Pferdebahnen.

---

[2]) Von den 14 S. 83 aufgeführten Fällen werden 4 in § 28 behandelt.

4. Die Betriebsunfälle der Straßengänger.

§ 26. a) Im Allgemeinen.

Die Unfälle der Straßengänger verdienen in verkehrspolizeilicher und in wirthschaftlicher Hinsicht besondere Aufmerksamkeit. Aus ihnen entspringen die Mehrzahl der Ersatzansprüche und die Hauptsumme der Schadensbeträge.

Hierher sind alle Fälle gerechnet, welche Personen betroffen haben, die im Augenblicke des Vorganges Fahrgäste noch nicht geworden waren oder es zu sein wieder aufgehört hatten, so daß Personen, welche nach dem Verlassen des Wagens oder bei der Absicht seines Besteigens zu Schaden kamen, hier mitgezählt sind. Der Aufenthalt auf dem Straßendamm und außerhalb des Pferdebahnwagens bildete für vorliegende Arbeit also das unterscheidende Merkmal gegenüber dem Fahrgast.

Die in Berlin während der 6 Jahre 1882—1887 verunglückten Straßengänger ergeben auf:

Nutzkilometer	Berliner	Große	Neue	Zusammen
überhaupt	6 061 014	51 052 280	5 685 463	62 798 757
je 1 Verletzten	466 231	105 918	299 234	122 177
„ 1 leicht Verletzten	757 626	117 632	355 341	137 115
„ 1 schw. Verletzten	2 020 338	1 063 589	2 842 732	1 184 882
„ 1 Todesfall	3 030 507	—	5 685 463	20 932 919

während für die 207 in den Jahren 1886 und 1887 Verunglückten das Ziffernverhältniß sich dahin verändert:

Nutzkilometer	Berliner	Große	Neue	Zusammen
überhaupt	3 371 630	35 309 747	3 590 614	42 271 991
je 1 Verunglückter	1 123 877	207 703	119 687	208 236
„ 1 Verletzter	1 685 815	405 859	199 478	395 065
„ 1 leicht Verletzter	1 685 815	527 011	239 376	503 238
„ 1 schw. Verletzter	—	1 858 408	1 196 871	1 921 454
„ 1 Todesfall	—	35 309 747	—	42 271 991

Die Abnahme gegenüber den Vorjahren bestätigt die Wahrnehmung[14]), daß mit der größeren Vertrautheit der Gefahr solche vermieden wird.

Dem gegenüber steht folgendes Bild:

---

14) K. Hilse a. a. O. § 12 S. 48 mit § 8 S. 16 und oben S. 83.

Straßenbahn in	Straßengänger.							Straßengänger.			
	Fällezahl				entschädigt			Es entfielen je 1 auf Fahrten			
	verletzt	leicht	schw.	tödtlich	leicht	schw.	tödtlich	Verletzter	leicht Verletzter	schwer Verletzter	Todesfall
Aachen	8	1	5	2	—	2	—	103 894	831 149	166 230	415 574
Altona	6	1	1	4	1	—	2	86 474	518 844	518 844	129 711
Augsburg	5	—	2	3	—	1	—	142 341	—	355 852	237 235
Berlin, große	120	94	18	8	5	7	2	84 183	107 467	561 220	1 262 745
Berlin, neue	17	9	6	2	—	2	—	77 450	146 294	219 441	658 323
Braunschweig	1	—	—	1	—	—	1	1 380 960	—	—	1 380 960
Bremen, große	2	—	—	2	—	—	1	—	—	—	—
Bremerhafen	4	1	—	3	1	—	—	31 000	124 000	—	41 000
Breslau	32	25	5	2	3	2	1	39 640	50 739	253 696	634 240
Cassel, Stadteisenbahn	2	1	1	—	1	—	—	39 110	78 220	78 220	—
Cassel, Straßenbahn	4	3	1	—	2	1	—	15 651	20 869	62 606	—
Carlsruhe	5	2	—	3	2	—	3	137 196	342 990	—	228 660
Charlottenburg	9	6	2	1	—	—	—	136 219	204 328	612 985	1 225 970
Chemnitz	7	4	2	1	1	—	—	41 082	71 893	143 786	287 573
Cöln	33	28	4	1	5	1	—	—	—	—	—
Crefeld	10	1	1	8	—	1	—	38 909	389 092	389 092	48 636
Danzig	4	1	3	—	—	1	—	86 703	346 812	115 604	—
Dortmund	15	5	7	3	1	1	1	35 386	106 159	75 828	176 932
Dresden	5	2	—	3	1	—	2	408 800	1 022 000	—	681 334
Duisburg	4	—	1	3	—	1	2	47 291	—	189 166	63 055
Düsseldorf	4	3	1	—	—	1	—	—	—	—	—
Elberfeld-Barmen	14	7	5	2	3	2	1	16 651	33 301	46 622	116 554
Erfurt	5	—	2	3	—	2	2	—	—	—	—
Frankfurt a. M.	3	2	1	—	1	—	—	521 121	781 681	1 563 363	—
Görlitz	2	—	1	1	—	—	1	112 025	—	224 050	224 050
Halle a. d. S.	8	3	2	3	—	2	1	47 859	126 556	189 834	126 556
Hamburg	14	2	11	1	1	4	1	148 607	1 040 248	189 136	2 080 497
Hannover	14	5	9	—	1	6	—	87 964	246 299	136 833	—
Heidelberg	2	—	—	2	—	—	—	40 750	—	—	40 750
Ingolstadt	4	4	—	—	1	—	—	30 660	30 660	—	—
Königsberg	19	11	5	3	—	—	—	31 461	54 342	119 553	199 255
Leipzig	14	2	7	5	—	6	3	119 543	836 798	239 085	334 719
Lübeck	1	—	1	—	—	1	—	246 244	—	246 244	—
Magdeburg, Straßenbahn	6	5	1	—	3	1	—	117 392	140 870	704 352	—
Magdeburg, Trambahn	1	—	—	1	—	—	—	91 646	—	—	91 646
Mainz	4	—	2	2	—	2	1	53 001	—	106 002	106 002
Mannheim-Feudenheim	1	1	—	—	1	—	—	38 656	38 656	—	—
Mannheim-Ludwigsh.	3	2	1	—	—	1	—	187 165	280 747	561 495	—
Metz	8	4	3	1	1	2	1	19 964	39 928	53 238	159 714
Mühlhausen i. E.	4	—	1	3	—	1	1	—	—	—	—
München	18	11	5	2	1	4	2	64 108	102 573	256 433	512 867
München-Gladbach	7	5	1	1	—	—	—	24 516	34 323	171 613	171 603
Nürnberg	5	2	3	—	—	—	—	—	—	—	—
Offenbach	4	3	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Posen	3	1	—	2	—	—	—	97 630	292 891	—	146 445
Potsdam	3	1	—	2	—	—	—	317 851	953 552	—	476 776
Stettin	13	6	3	4	1	2	2	33 650	72 908	45 816	109 362
Straßburg i. E.	18	10	4	4	6	4	4	14 257	25 662	64 155	64 155
Stuttgart	8	4	4	—	1	3	—	32 173	64 345	64 345	—
Beisammen	503	278	132	93	45	64	35				

der für die Jahre 1882—1885 aus den deutschen Straßenbahnbetrieben ermittelten Unfälle[1]) der Straßengänger vertheilt auf den Unfallausgang und zurückgeführt auf die Fahrtenziffer.

In den Jahren 1886 und 1887 ist eine Vermehrung eingetreten, welche — abgesehen von den 3 besonders behandelten Betrieben, — sich dahin stellen:

Unfälle von Straßengängern sind in 23 Betrieben ausgeblieben[2]), dagegen — abgesehen von den 3 Berliner — in 40 Betrieben eingetreten, nämlich in Hamburg (Straßenb.)[3]) 68, Breslau[4]) 59, Köln[5]) 45, Leipzig 22, Elberfeld 17, München 13, Stettin[6]) 12, Crefeld, Magdeburg (Straßenb.) je 11, Altona, Hannover, Mainz[7]) je 10, Dortmund 9, Danzig 7, Dresden, M. Gladbach je 6, Charlottenburg[8]), Erfurt[9]), Halle, Heidelberg, Stuttgart[10]) (Pf.) je 5, Aachen, Duisburg, Offenbach[11]) Stuttgart (Neue) je 4, Chemnitz, Coblenz, Flensburg, Kassel (Stadtb.), Nürnberg je 3, Bremen (Gr.), Carlsruhe, Feudenheim, Kassel[12]) (Straßenb.), Posen je 2, endlich in Augsburg,

---

1) K. Hilfe: Betriebsunfälle S. 44 und oben § 19 S. 76.

2) D. s. Braunschweig, Bremen (Pf.), Bremerhafen, Frankfurt, Görlitz, Hagen, Halberstadt, Hamburg-Altona (Pf.), Ingolstadt, Kiel, Königsberg, Lübeck, Magdeburg (Tramb.), Metz, Potsdam, Pyrmont, Rostock, Schönebeck, Spiekeroog, Straßburg, Uetersen, Wiesbaden, Wiesloch. Aus Köpenick und Oldenburg sind Nachrichten ausgeblieben.

3) Davon 9 unverletzt, 34 leicht, 18 schwer, 7 tödtlich verletzt.

4) 3 Fälle wurden entschädigt, verursachten aber blos 400 Mk. Aufwand.

5) Davon jedoch blos 9 verletzt.

6) Durch Ueberfahren herbeigeführt; 3 tödtlich verletzt. In je 1 Fall wurden vergleichsweise 75 Mk., bezw. freigebigerweise 50 Mk. gezahlt.

7) Darunter 5 schwer verletzt; zwei Kinder waren gegen den Wagen gelaufen; doch blieben die Kutscher unbestraft.

8) Sämmtlich durch Zusammenstoß mit dem nämlichen Kremser. Davon 1 Frau und 1 Kind tödtlich, 1 Frau und 2 Männer schwer verletzt. Als Urheber ist der Kremserführer gerichtlich bestraft worden.

9) 5 Kinder, davon 1 tödtlich.

10) Durch Laufen in die Pferde; 3 getödtet, 2 verletzt.

11) Davon 1 schwer verletzt.

12) Ein Betrunkener wollte aufsteigen, fiel, hielt den Griff angefaßt und wurde so mitgeschleift; im anderen Falle scheuten die Pferdebahnpferde.

Düsseldorf, Hamburg-Altona[13]) (Gr.), Mannheim, Mühlhausen je 1.

In ihrer Mehrzahl verunglückten Straßengänger, weil sie in die Pferde bezw. unter den Wagen geriethen, während bei dem nach deren Abzug verbliebenen kleinen Ueberrest überwiegend fremde Fahrzeuge die Unfallsursache abgegeben haben.

§ 27. b) Das Laufen in die Pferde.

Diese Bezeichnung ist vielleicht nicht glücklich gewählt,[1]) weil nicht immer feststellbar ist, ob die Bewegung des Verunglückten oder diese des Wagens die Hauptursache geboten hat, indem meist vielmehr das Zusammentreffen beider Bewegungen in ihrer Wechselwirkung diejenige Minderung der Entfernung zwischen Beiden herstelle, welche zur thatsächlichen Ursache des Unfalles wird. Indeß ließ sich eine gleich kurze und dabei treffende Bezeichnung nicht finden.

Mitgezählt sind hier nach den obigen Grundsätzen auch die Fälle, wo Personen von der linken Perronseite, also nach dem Nebengleise zu, absprangen und so unter die begegnenden Wagen geriethen.

Ihre Zahl in den einzelnen Jahren, die näheren Umstände, unter denen sie sich ereigneten, namentlich auch mit Rücksicht auf die Beleuchtungsverhältnisse, ferner die Konkurrenz eigenen oder fremden Verschuldens, endlich ihr Ausgang nach Schwere und Art der Verletzung, sowie die Einwirkung des Haftpflichtgesetzes sind für die Zeit vor 1886 anderweit[1]) veranschaulicht, während für die letzten beiden Jahre und die Berliner Betriebe die entsprechenden Ziffern bereits oben S. 85—88 gegeben sind.

Man würde fehlgreifen, die meisten Unfälle der Straßengänger in denjenigen Straßen zu suchen,[2]) welche den stärksten Verkehr haben, oder besonders eng sind, oder in gekrümmten

---

[13]) Ein gegen den Wagen laufender alter Herr wurde leicht verletzt.

[1]) K. Hilse: Betriebsunfälle § 8b S. 16, § 13 S. 57; oben § 26 S. 106.

[2]) Dies thut scheinbar der Aufsatz: die Benutzung der öffentl. Straßen im Fuhrhalter IV Nr. 25, 26.

Linien verlaufen, also etwa an der Ecke der Leipziger- und Charlottenstraße, wo durchschnittlich alle 42 Sekunden ein Pferdebahnwagen fährt, im engen Mühlendamm, in der schmalen Rosen- oder der gekrümmten Jakobstraße. Es folgen sich vielmehr die einzelnen betroffenen Straßen in fallender Reihe: Frankfurter-Allee mit 13, Köpenicker- mit 10, Gitschiner- mit 8, Schönhauser-Allee mit 7, Brunnen-, Charlotten-, Oranienstr. je mit 6, Potsdamer- und Chausseestr. je mit 5, Landsberger-, Oranienburger-, Elsasser-, Gneisenau-, Bülow-, Prinzen-, Rosen-, Rosenthalerstr. je mit 4, Andreas-, Frieden-, Friedrichstr., Lausitzerplatz, Müllerstr., Rixdorf, Spandauer-, Thurmstr. mit je 3, Belle-Alliance-, Blücherstr., Charlottenburg, Französische-, Greifswalder-, Jerusalemer-, Koch-, König-, Neue König-, Kurfürstenstr., Landsberger-Allee, Leipziger-, Linden-, Stralauer-, Wienerstr. je mit zwei, während in 27 Straßen je nur ein Unfall sich zutrug, nämlich auf dem Alexander- und Hafen-Platz, in der Anhalt-, Gertraudten-, Alte Jakob-, Invalidenstraße, Kastanien-Allee, Königgrätzer-, Kottbuser-, Kronenstr., Mühlendamm, Neander-, Pank-, Petersburger-, Rathenower-, Neue Roß-, Schillstr., Schloßfreiheit, Schöneberger-, Neue Schönhauser-, Seidel-, Skalitzerstr., Spittelmarkt, Straußbergerstr., Tegel, Tempelhof, Yorkstr. Danach stehen in der Gefährlichkeit oben an Straßen, in deren Mitte von Kindern zum Spielplatze benutzte Promenadenwege sind. Sie bergen die Gefahr, daß die Kinder beim Spielen in die vorbeikommenden Pferdebahnwagen gerathen. Der zunehmende Verkehr zeitigt dagegen die Vorsicht[3]) und bewirkt damit eine Unfalls-Abnahme.

Von allen Straßengänger-Unfällen sind die hier gezählten am gefährlichsten und deshalb für Bemessung der Ersatzverbindlichkeit am bedeutsamsten. Die mit Erfolg geltend gemachten Ersatzansprüche sind überwiegend auf sie zurückzuführen. Nachstehendes Bild veranschaulicht ihren Ausgang in Berlin während der letzten beiden Jahre, während für die Vergangenheit ein entsprechendes anderweitig[4]) zu finden ist.

---

[3]) K. Hilse: Betriebsunfälle § 8 S. 18 und oben § 26 S. 106.

[4]) K. Hilse: Betriebsunfälle § 8b S. 18.

	Fälle- zahl	Ausgang des Unfalles							
		nicht verletzt		leicht verletzt		schwer verletzt		tödtlich verletzt	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Erwachsene									
männlich . .	86	38	44.19	38	44.19	10	11.62	—	—
weiblich . .	20	12	60.00	7	35.00	1	5.00	—	—
zusammen .	106	50	47.17	45	42.45	11	10.38	—	—
Kinder									
männlich . .	48	27	56.25	17	35.42	3	6.25	1	2.08
weiblich . .	26	13	50.00	11	42.31	2	7.69	—	—
zusammen .	74	40	54.05	28	37.84	5	6.76	1	1.35
Ueberhaupt									
männlich . .	134	65	48.51	55	41.04	13	9.70	1	0.75
weiblich . .	46	25	54.35	18	39.13	3	6.52	—	—
zusammen .	180	90	50.00	73	40.55	16	8.89	1	0.56

Besorgniß erregend sind sie gleichwohl nicht, besonders bei dem Zurückführen auf die Nutzkilometerziffern.[5]) Der Steigerung von 39 in 1882 auf 49 in 1883, 55 in 1884, 66 in 1885, 89 in 1886 und 91 in 1887 steht namentlich der erheblich größere Verkehrsumfang, wie er sich aus der vermehrten Fahrten- und Nutzkilometerzahl ergiebt, und der Umstand gegenüber, daß sich das Pferdebahnnetz in das Innere der Stadt mehr ausgedehnt hat, erheblich schmalere Straßen berührt und deshalb auf eine weit größere Zunahme von Unfällen dieser Art gerechnet werden konnte. Es zeigt sich vielmehr, daß der zunehmende Verkehr die Vorsicht zeitigt und zu einer Minderung führt. Ob die anderen Gattungen von Fahrzeugen öffentlicher oder gewerblicher Art ein gleich günstiges Ergebniß liefern würden, ist mindestens sehr fraglich.

Hervorhebenswerth ist zunächst, daß von den 180 Betroffenen 90 (50 Erwachsene und 40 Kinder), also die Hälfte, unverletzt geblieben sind, mithin die Kutscher noch in der Lage waren, den Wagen so schnell zu bremsen, daß er zum Stehen kam, bevor er an die vor dem Wagen liegenden Personen heranreichte. Diese

[5]) Oben S. 109.

Ziffern entsprechen ziemlich genau den für die Vorperiode ermittelten und bestätigen gleichzeitig die große Gewandtheit und Ruhe des Fahrpersonals. Unter den Verletzten sind übrigens Personen gezählt, welche sich bereits durch den Fall auf das Straßenpflaster beschädigten, also nicht erst durch die Wagen oder Pferde zu Schaden gekommen sind. Anklage anläßlich derartiger Vorgänge ist bloß in dem Jahre 1887 gegen einen Kutscher erhoben, welche mit dessen Verurtheilung zu einer Geldstrafe endete, so daß in der restlichen Anzahl die Anwendung des berufsgemäßen Aufmerksamkeitsgrades für vorliegend gehalten sein muß.

Während für die frühere Zeit nicht mehr festzustellen gelang, unter welchen näheren Umständen bezw. bei welchen Gelegenheiten sich die Unfälle ereigneten, sind aus den Jahren 1886 und 1887 bloß in 10 Fällen (6 Erwachsene und 4 Kinder) die näheren Umstände nicht feststellbar geblieben. Dagegen ist ermittelt, daß unter den Erwachsenen 63 beim unvorsichtigen Ueberschreiten des Fahrdammes, 12 im trunkenen Zustande, 11 bei dem Versuch kreuzende Wagen von der linken Seite zu besteigen oder zu verlassen, 5 beim plötzlichen Hervortreten hinter kreuzenden Wagen, 2 beim Schieben von Handwagen, je 1 beim Schneefegen, beim Laufen zwischen den Geleisen, um seine durchgehendn Pferde einzuholen, beim Stehen neben dem Geleise, beim Tragen eines Korbes verunglückten, während in 3 Fällen Selbstmordversuch vorlag.

Bei den Kindern sind solche über und unter 7 Jahr zu unterscheiden, erstere sind 41 gezählt. Von ihnen verunglückten 17 beim Ueberschreiten des Fahrdammes, je 5 durch plötzliches Hervortreten hinter kreuzenden Wagen und beim Spielen, je 2 beim Fahren auf einem Velociped, durch muthwilliges Stoßen seitens anderer Personen, beim übermüthigen Laufen neben Pferdebahnwagen und durch Unvorsichtigkeit ihrer Begleiter, die kurz vor den Pferden mit ihnen die Gleise zu kreuzen versuchten; endlich je einer indem er den Schlägen seines nacheilenden Vaters entgehen wollte, und beim Ziehen eines Handwagens.

Von den 33 Kindern unter 7 Jahr wurden 2 schwer, 11 leicht verletzt und blieben 20 unverletzt. Es verunglückten 7 beim Spielen, 21 beim Ueberschreiten des Fahrdammes,

auf welchem sie sich unbeaufsichtigt befanden, und 5 dadurch, daß ihre Begleiter kurz vor den Pferden mit ihnen auf die Gleise traten, sich selbst in Sicherheit brachten, die Kinder dagegen der Gefahr überließen. Vergeblich hat man versucht, in derarten Fällen den unverantwortlichen Leichtsinn der erwachsenen Begleiter zur strafrechtlichen Verantwortlichkeit zu bringen.[6])

Ueberwiegend (in 149 Fällen) lag wie in der Vorperiode[7]) eigenes Verschulden, unter den restlichen 31 mindestens 13 mal unmittelbar fremdes vor, indem 2 mal Erwachsene Kinder auf dem Arm hatten, als sie gegen die Pferde liefen, und 3 mal Jemand einen Andern muthwillig vor die Pferde hinstieß. Vorhandensein eigenen Verschuldens blieb nur bei zwei männlichen Erwachsenen, sowie bei sechs männlichen (12,50 %) und zehn weiblichen (38,25 %) Kindern unerwiesen und deshalb zweifelhaft. Von denselben haben 13 Fälle, bei denen Verletzungen eingetreten waren, Kinder im Alter unter sieben Jahre betroffen. Da nach der herrschenden Rechtsprechung des Reichsgerichts bei Kindern erst mit vollendetem siebenten Lebensjahre das eigene Verschulden beginnt,[8]) fremde Schuld aber den Betriebsunternehmer von der Haftpflicht nicht befreit,[9]) sondern ihm bloß ein

---

6) Nämlich durch Strafanträge. M. s. K. Hilse: Unfallfürsorge S. 30 und den dort, Anm 38 mitgetheilten, dahin lautenden Bescheid der Staatsanwaltschaft bei dem Königl. Landgericht I zu Berlin vom 5. Juli 1887: „Der Direktion eröffne ich auf die gefällige Eingabe vom 24. Juni 1887 — J. No. 8269, — daß ich mich nicht veranlaßt sehen kann, gegen die Beschuldigte, Frau Klotz, wegen fahrlässiger Körperverletzung ihres Kindes strafrechtlich einzuschreiten. Einmal steht noch nicht fest, ob eine Schadenersatzklage geltend gemacht, beziehungsweise ob dieselbe zum Schadenersatz verpflichtet wird. Abgesehen aber hiervon kann der Ansicht nicht beigetreten werden, daß im Falle einer fahrlässigen Körperverletzung derjenige antragsberechtigt sein soll, welchem ein pekuniärer Schaden durch diese Körperverletzung erwächst. Es muß vielmehr angenommen werden, daß zu dem Antrage bei Körperverletzungen nur derjenige berechtigt ist, dessen körperliche Integrität verletzt wurde, beziehungsweise dessen gesetzlicher Vertreter." Vergl. unten § 43.

7) K. Hilse: Betriebsunfälle § 8a S. 19.

8) Im Urtheil d. R.-G. v. 13. April 1880 (Entsch. 1 276) heißt es z. B.: „Ein eigenes Verschulden ist bei Kindern, welche zur Zeit des Unfalls noch nicht 7 Jahre alt waren, ausgeschlossen." M. vergl. hierzu sächs. bürg. G.-B. §§ 47, 81, 119; A. L. R. 1 6 § 57. Entw. f. d. bürg. G.-B. §§ 25. 64.

9) M. vergl. Eger a. a. O. S. 135 ff.

Regreßrecht an den Thäter giebt, so sind sie als haftpflichtig zu erachten. Gleiches gilt für die Fälle, wo fremde Schuld obwaltete.[10])

§ 28. c) Sonstige Ursachen für Straßengänger-Unfälle.

Von den vorstehend noch nicht berücksichtigten 21 Straßengänger-Unfällen waren allein zehn (zwei männliche, acht weibliche) dadurch verursacht worden, daß fremde Wagenführer an den Haltestellen mit ihren Wagen von hinten so dicht an den Pferdebahngleisen vorbeifuhren,[1]) daß sie die im Auf- und Absteigen begriffenen Fahrgäste erfaßten und zwischen die beiden Wagenkasten drängten, bezw. unter die Räder ihres Wagens brachten, fünf Wagenführer, daß sie an Pferdebahnwagen anfuhren und dabei von ihrem eigenen Wagen herabfielen, endlich zwei Führer von Handwagen, daß beim Anstoßen ihres Handwagens die Gabel ihres Wagens sie an die Brust traf.

Zwei Personen hatten sich zur Umspannung geführten und einer an der Haltestelle den eingespannten Pferden so sehr genähert, daß sie von denselben beim Ausschlagen getroffen wurden, während ein bei den Asphaltirungsarbeiten beschäftigter Arbeiter umfiel, als der Vorderachshalter eines im Schritt vorüberfahrenden Pferdebahnwagens mit der von ihm geschobenen Handwalze in Berührung kam. Die ersteren drei Fälle würden nach dem herrschenden Gerichtsgebrauche nicht haftpflichtig sein, weil sie sich bei — den Betrieb erst vorbereitenden — Gelegenheiten zugetragen haben, während im vierten auf Grund des Einwandes eigenen Verschuldens die Haftpflicht beseitigbar erscheint.

---

[10]) Wie weit die Beleuchtungsverhältnisse, das Geschlecht, und namentlich bei Frauen die Art der Bekleidung Einfluß zu üben vermögen, ist für vorliegende Untersuchung nebensächlich. S. jedoch K. Hilse: Betriebsunfälle 19.

[1]) Nach Wagengattung 3 Schlächter-, je 2 Droschken- und Rollwagen, je 1 Arbeits-, Eiswagen- und Omnibuskutscher. Davon gelangten jedenfalls zur Bestrafung 1 Schlächtergeselle mit 6 Wochen und 1 Droschkenkutscher mit 4 Wochen Gefängniß; 1 zweiter Schlächtergeselle zu 50 Mark Geldstrafe. Gegen den dritten Schlächterkutscher ist das Verfahren wegen ungenügenden Beweises eingestellt. In den übrigen Fällen blieben die Ermittelungen aus den oben § 24 S. 103 Anm. 2 entwickelten Gründen ohne Erfolg. Vergl. dazu unten § 30 S. 120 Anm. 5 und K. Hilse: Betriebsunfälle 20, 28.

II. Die Gefährlichkeit der gewerblichen oder geschäftsmäßigen Fuhrwerksbetriebe.

§ 29. 1. Unfall-Statistik.

Der Pferdebahnbetrieb ist weder der einzige Fahrbetrieb, welcher Gefahren birgt und zu Unfällen führt, noch steht er den übrigen an Gefährlichkeit voran. Die erstere Thatsache ist bereits gesetzgeberisch dadurch anerkannt worden, daß die Unfallfürsorge auf verschiedene Fuhrwerksbetriebe durch G. v. 28. Mai 1885 Ausdehnung fand. Zum Erweise der anderen bilden die amtlichen Polizeiberichte eine gewisse — wenngleich leider nicht zuverlässige — Unterlage. Kein Tag vergeht ohne polizeilich gemeldete Unfälle durch Ueberfahrenwerden von Fußgängern, Herabfallen der Wagenführer von dem eigenen Gefährt, Beschädigung von Wageninsassen. Nur vereinzelt sind Pferdebahnwagen als die schädigenden Fahrzeuge angegeben, meist vielmehr andere Wagengattungen, darunter von den zur Personenbeförderung bestimmten insbesondere Equipagen, Omnibusse, Kremser, Droschken, Thorwagen benannt, während vorzugsweise die verschiedenen Arten von Geschäftswagen und darunter besonders oft Bier-, Mörtel-, Roll- und Schlächterwagen die Unfallursache gewesen sind. Das leichtsinnige, gemeingefährliche Jagen der Bier- und Schlächterfuhrwerke[1]) ist in Berlin als Unsitte längst bekannt. An Rücksichtslosigkeit geben ihnen die Mörtel- und Rollwagenführer wenig nach. Gestützt auf die Schwere und Standhaftigkeit ihrer Wagen, welche beim Zusammenstoßen mit anderem Fuhrwerk meist unverletzt bleiben müssen, während sie jenen erheblichen Schaden zufügen, pflegen sie zu verlangen, daß alles andere Fuhrwerk, sowie daß die Straßengänger ihnen ausweichen, und biegen deshalb von

---

[1]) 1888 wurden im zweiten Vierteljahr vom Amtsgericht I Berlin wegen übermäßig schnellen Fahrens, beziehungsweise wegen Umbiegens um Straßenecken im Trab 24 Kutscher, darunter nicht weniger als 13 von Schlächterwagen, verurtheilt, und zwar mit Rücksicht auf die hohe Gefährdung des Publikums zu recht erheblichen Strafen, nämlich Geldbuße von 30—50 Mk. und Haft von 3 Tagen bis zu 4 Wochen. Im Interesse der Sicherheit des Straßenverkehrs ist diese Strenge völlig gerechtfertigt.

der einmal eingeschlagenen Fahrbahn selbst dann nicht ab, wenn sie unvorschriftsmäßige Fahrseite halten. Alles dies kann täglich vielfach beobachtet werden. In den zur gerichtlichen Verhandlung kommenden Fällen fahrlässiger Tödtung oder Körperverletzung unter Außerachtlassen der kutscherberufsgemäßen Aufmerksamkeit sind die abzuurtheilenden Angeklagten fast ausnahmslos Führer anderer Fuhrwerke als Pferdebahnwagen.[2])

Leider fehlt es an einer einigermaßen zuverlässigen Statistik der durch die Straßenfuhrgewerbe herbeigeführten Unfälle. Der Versuch, auf Grundlage der amtlichen Polizeiberichte eine solche zusammenzustellen, wurde aufgegeben, nachdem die eingezogenen Erkundigungen ergeben hatten, daß jene Mittheilungen nicht sämmtliche, sondern meist nur die erheblicheren Unfälle zu bringen pflegen. Die Richtigkeit dessen wurde durch die Thatsache bestätigt, daß die Unfälle im Pferdebahnverkehr nur in beschränkter Zahl, nämlich soweit sie ein gewisses hervorragendes Interesse boten, in dem veröffentlichten Polizeibericht zu finden sind. Insofern also die Berichte keineswegs sämmtliche Unfälle enthalten, überdies nicht einmal die Grundsätze feststehen, bei welchen sicheren Merkmalen und unter welchen bestimmten Umständen die Mittheilung erfolgt oder unterbleibt, hätten die auf jene Berichte gestützten Ziffern um so weniger einen untrüglichen Schluß für die Gefährlichkeit der einen oder anderen Fuhrbetriebsgattung gewinnen lassen, als dazu die Ziffern der durch ihn verursachten Unfälle keineswegs schon für sich allein genügen, sondern ihr Vergleichen mit der Gesammtziffer der im Betriebe zurückgelegten Fahrten bezw. deren Gesammtlänge würde hinzutreten müssen. Diese letztere Ziffer ist bei Lage der Umstände jedoch nicht zu erlangen. Auf bloße Schätzungen einen Beweis zu stützen, daß ein Gesetzgebungsfaktor sich geirrt hat, ist sachwidrig und würde die ganze diesseitige Beweisführung verdächtigen.

Auf Zuverlässigkeit haben dagegen aus dem Gebiete der Gefährdung des Straßenverkehrs durch den gewerblichen und geschäftsmäßigen Fuhrwerksbetrieb folgende Zahlen Anspruch.

Nach den für die Große Berliner Pferdeeisenbahn-Aktien-

[2]) Vergl. oben S. 50, S. 103 Anm. 2, S. 114 Anm. 1.

gesellschaft vorliegenden zuverlässigen Ermittelungen aus einer fünfjährigen Beobachtung der Unfälle, welche dem dortigen Betriebs- und Werkstättenpersonal zugestoßen waren, haben bei Verrichtungen im Außendienste infolge der Einwirkung fremder Fahrzeuge[3]) 68 Bedienstete Körperverletzungen erlitten und zwar unter folgenden besonderen Umständen. Betheiligt sind 6 Pferdebahnwagen der nämlichen oder anderer Gesellschaften. Die übrigen 62 Fälle vertheilen sich auf 11 Droschken, 7 Roll-, 6 Arbeits-, je 4 Bier- und Kutsch-, je 3 Schlächterwagen und Omnibusse, je 2 Milch- und Post-, je ein Kohlen-, Leichen- und Mörtelwagen, während in den übrigen 17 Fällen die Fahrzeuge als Geschäftswagen bezeichnet sind. Kann man vielleicht bei Droschken, Omnibussen und Postwagen annehmen, daß zur rechtzeitigen Erreichung des Fahrzieles eine beschleunigte Gangart nöthig und deshalb ein gewisser Grad von Unvorsichtigkeit entschuldbar war, so fällt solches doch für die übrigen Fahrzeuge weg. So weit ermittelbar, sind in 37 Fällen die fremden Wagenführer bestraft und zwar fast ausnahmslos mit Geldstrafen belegt worden.[4]) Zur Zuerkennung einer an den Verletzten zu erlegenden Buße ist es scheinbar nicht gekommen, wenigstens ist solches nicht festgestellt. Diesen 68 Fällen stehen im Beobachtungszeitraum im Ganzen bloß 191 Unfälle gegenüber, welche Bedienstete im Außendienste erlitten haben, so daß sie mehr als ⅓, nämlich 35,39 % sämmtlicher Außen-Unfälle ausmachen.

Die Straßenbahnberufsgenossenschaft zählte 85 Unfälle der Bediensteten ihrer Genossenschafter als Folge der rechtswidrigen Einwirkung dem Bahnbetriebe fremder Fuhrwerks-Führer.[5])

Während der 4 Jahre 1882—1885 kamen in 24 Pferdebahnbetrieben 153 Personen dadurch zu Unfällen,[6]) daß andere Fahrzeuge theils den Pferdebahnwagen anfuhren, wodurch mittelbar, oder unmittelbar Beschädigungen eintraten, theils so dicht bei ihnen an den Haltestellen vorbeifuhren, daß im Auf- oder

---

[3]) Oben § 14 S. 49 mit K. Hilse i. d. Zeitschr. f. Lok.- und Straßenbahnw. VII 64.

[4]) Oben § 14 S. 50 mit K. Hilse: Unfallfürsorge 7.

[5]) Oben § 15 S. 53 mit Verw.-Ber. 1887 S. 11.

[6]) K. Hilse: Betriebsunfälle S. 46, 57 und oben S. 76. 102.

Absteigen begriffene Personen erfaßt und verletzt bezw. getödtet wurden. Die näheren Umstände, soweit sie überhaupt festzustellen, sind anderwärts gegeben.[7])

Für die drei Berliner Betriebe liegen genauere bis 1887 reichende Nachrichten vor. Von 1882—1885 wurden[8]) in denselben allein 12 Personen (7 männliche, 5 weibliche) dadurch verletzt, daß fremde Wagenführer an den Haltestellen mit ihren Wagen von hinten so dicht an den Pferdebahngleisen vorbeifuhren, daß sie die im Auf- und Absteigen begriffenen Fahrgäste erfaßten und zwischen die beiden Wagenkasten drängten, sowie fünf Wagenführer, daß sie an Pferdebahnwagen anfuhren und dabei von ihrem eigenen Wagen herabfielen. In 2 Fällen waren Fahrgäste beim Versuche, dem fahrenden Pferdebahnwagen nachzulaufen, um ihn zu besteigen, gefallen und von fremden Wagen gefaßt worden. 47 weitere Unfälle infolge der Einwirkung fremder Fahrzeuge trafen Fahrgäste, welche theils (27) unmittelbar durch das Eindringen der Deichsel anfahrender Fahrzeuge über den Perron oder durch die Wagenwand erfaßt, theils (20) mittelbar verletzt wurden, weil durch den Zusammenstoß Scheiben zerbrachen und die umherfliegenden Glassplitter sie trafen. Das Ergebniß aus den Jahren 1886—1887 ist oben dargestellt,[9]) so daß hier eine Bezugnahme darauf genügt. Unfälle der beregten Art nehmen beständig zu. Es ereigneten sich in den einzelnen Jahren:

Jahr	Verletzung								Zusammen	
	tödtlich		schwer		leicht		nicht			
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
1882	—	—	2	20.00	7	70.00	1	10.00	10	7.30
1883	—	—	2	14.28	10	71.44	2	14.28	14	10.22
1884	1	6.25	1	6.25	11	68.75	3	18.75	16	11.68
1885	1	4.17	1	4.17	17	70.83	5	20.83	24	17.52
1886	—	—	7	20.59	23	67.65	4	11.76	34	24.82
1887	1	2.56	7	17.95	25	64.10	6	15.39	39	28.46
zusammen	3	2.20	20	14.60	93	67.90	21	15.30	137	—

[7]) K. Hilse, a. a. O. S. 20, 57.
[8]) K. Hilse, a. a. O. S. 20, 28.
[9]) Oben § 24 S. 102, § 28 S. 114.

In 2 Fällen, wo es sich um das Zusammenfahren eines Pferdebahnwagens mit einem Fahrzeug der Feuerwehr bezw. mit einem Faßbierwagen handelte, ist Anklage gegen die betheiligten Pferdebahnkutscher erhoben, im letzteren Verurtheilung zu einer Geldstrafe, im anderen die Freisprechung eingetreten. In allen übrigen Fällen sind die Pferdebahnkutscher unverfolgt geblieben, womit deren Schuldlosigkeit festgestellt worden ist. Umgekehrt wurde vielfach gegen die Kutscher der fremden Fahrzeuge vorgegangen und sind theilweise sogar sehr empfindliche Strafen verhängt worden.[10]) Leider haben Versuche, für diesbezügliche Feststellungen die erforderlichen, sachgemäßen Unterlagen zu erhalten, keinen Erfolg gehabt, weil Mittheilungen über den Sachverlauf behördlich meist vorenthalten sind.[11])

Die Gattung der anfahrenden Fuhrwerke hat aus der älteren Zeit vor 1885 nur in 25, aus den Jahren 1886 und 1887 aber in 66 Fällen festgestellt werden können. Danach haben sich unter 91 nach ihrer Gattung ermittelten Wagen befunden: je 16 Droschken und Rollwagen, 13 Arbeitswagen, 9 Bierwagen, 7 Möbelwagen, je 5 Handwagen und Omnibusse, je 3 Eis-, Spreng- und Schlächterwagen, je 2 Feuerwehr- und Steinwagen, je 1 Bäcker-, Bretter-, Kohlen-, Last-, Markt-, Postwagen und 1 Equipage.

2. Zusammenstoß-Statistik.

§ 30. a) Im Allgemeinen.

Die Benutzung des öffentlichen Straßenkörpers zur Fortbewegung von Fahrzeugen geschieht weit umfangreicher als von den Straßenbahnen durch den übrigen Fuhrbetrieb. Derselbe erfolgt zu gewerblichen, geschäftlichen oder persönlichen Zwecken, hat bald nur Personen, bald bloß Güterbeförderung, bald beides zugleich zum Gegenstand. Nur selten sind die Kutscher gleichzeitig Unternehmer des Betriebes und Eigenthümer der Gespanne. Meist führen sie Wagen ihrer Dienst- bezw. Arbeits-

---

10) Vergl. dieselben oben § 24 S. 103 Anm. 2, § 28 S. 114 Anm. 1. Vergl. § 14 S. 50.

11) Vergl. den Bescheid bei K. Hilse: Unfallfürsorge 29.

geber. Die gewerblichen Fuhr-Unternehmer sind keineswegs immer natürliche, sondern vielfach juristische Personen,[1]) unter letzteren offene[2]) und Aktien-Gesellschaften.[3]) Soweit die gewerblichen Fuhrbetriebe auf den Straßen ihre Dienste anbieten, was bei Omnibussen, Kremsern, Droschken, Thorwagen der Fall ist, unterliegen sie gemäß Gew.-O. § 37 der Regelung durch die Ortspolizeibehörde. Im Uebrigen finden für den Fuhrbetrieb nur die allgemeinen straßenpolizeilichen Beschränkungen[4]) Anwendung.

Erfahrungsgemäß hegen die Führer der verschiedenen Wagengattungen gegen die Pferdebahnen einen gewissen Widerwillen.[5]) Er giebt sich in dem Bestreben zu erkennen, dem Pferdebahn-Betriebe die größtmöglichen Störungen und Schädigungen zu bereiten. Sie verkennen eben dessen verkehrsdienliche Aufgabe, halten sich durch seine Zulassung theils in ihrem Erwerbe beeinträchtigt, theils in der freien Bewegung und Benutzung des Straßenkörpers beengt. Weil die Neuerung ihnen unbequem ist, sie in ihr gewissermaßen einen Eingriff in eigene Rechte sehen, stören sie, soweit sie solches ohne Gefahr, sich selbst zu schaden, vermögen, z. B. durch langsames Voranfahren auf den Gleisen, oder so dicht neben denselben noch dazu im Zick-Zack, daß ein ungefährdetes Vorüberkommen sehr bedenklich ist. Die schweren Fuhrwerke wie Roll-, Faßbier-, Mörtel- und sonstige schwere Arbeitswagen gehen den anderen hierbei voran, wohl bewußt, daß ihre Wagen durch ein Zusammenfahren kaum leiden. Leichtes Fuhrwerk sucht kurz vor den Pferdebahnen die Gleise zu kreuzen, um deren plötzliches Anbremsen und Halten zu erzwingen.

---

[1]) z. B. der Reichsfiskus als Post-Fuhramt.

[2]) Dieser Art sind z. B. viele Spediteure.

[3]) In Berlin sind dies nicht bloß die beiden Omnibus-Gesellschaften, sondern es bestehen auch für Möbeltransport und Fuhrwerksverleihen Aktiengesellschaften.

[4]) In Berlin Straßen-Polizei-Reglement v. 7. April 1867, sowie Pol.-Verordn. v. 27. Mai 1865.

[5]) Auf solchen waren z. B. die beiden Anklagen gegen Wengler und Schultze zurückzuführen, welche die 4. Strafkammer des Landgerichts I zu Berlin am 13. Juli 1888 zu verhandeln hatte, und mit Verurtheilung zu 30 Mark beziehungsw. 50 Mark Geldstrafe endeten. Vergl. St.-B.-Ztg. 1888 Nr. 167 B.

Derarte Muthwilligkeiten finden nur selten richterlichen Schutz.[6]) Man übersieht auch hier vielfach, daß die Pferdebahnen des Verkehrs wegen bestehen, daß die einzelnen Fahrten in bestimmter polizeilich vorgeschriebener Frist zurückgelegt sein müssen, daß die Fahrgäste durch jede Betriebsstörung in Mitleidenschaft gezogen werden, weil sie mit der eintretenden Zeitversäumniß selbst Zeit verlieren und sich verspäten, daß somit jeder Eingriff in die Sicherheit und Pünktlichkeit des Straßenbahnbetriebes sich zu einem solchen gegen die Fahrgäste und damit die öffentliche Ordnung gestaltet. Man stellt vielmehr in den Vordergrund die angeblichen wirthschaftlichen Vortheile des Unternehmens und vergißt, daß Hauptbeweggrund für Zulassung der Pferdebahnen im Straßenverkehr keineswegs die Gewinnförderung der Begründer, sondern die Verkehrsverbesserung gewesen ist. Die Eisenbahnen sind gleichfalls überwiegend von Erwerbsgesellschaften begründet, die allerdings nebenbei dadurch ihren Nutzen suchten und fanden, in erster Linie indeß den Volkswohlstand durch Förderung von Handel und Gewerbe heben wollten und gehoben haben. Ihre hohe wirthschaftliche, civilisatorische Bedeutung ist im Zeitenverlaufe erkannt. Deshalb wird die — vereinzelt schon beginnende — Erkenntniß nicht ausbleiben, daß die Pferdebahnen eine ähnliche civilisatorische, volkswirthschaftliche Bedeutung für die Entwickelung des Gewerbes und Wohlstandes in ihrem Betriebsbereiche haben, mithin ihre Anlage ein allgemeiner Gewinn ist. Kein Fahrgast benutzt die Bahn, um dem Unternehmer Gewinn zu bringen, sondern weil er darin seinen eigenen Vortheil sieht, indem das von ihm zu erlegende Fahrgeld für ihn weniger gilt, als der Nutzen durch Zeit- und Kraftersparniß bezw. Bequemlichkeit im Fahren gegenüber der Selbstbewegung bis zum Endziele.

Mit Verbreitung dieser Erkenntniß wird das bei Sachunkundigen herrschende Vorurtheil und die unbegründete Verdächtigung der Staats- und städtischen Behörden weichen, daß sie durch die Genehmigung der Gleisanlage an Pferdebahn-Unternehmer bezw. die entgeltliche oder unentgeltliche Ueberlassung der Benutzung des Straßenkörpers die Begründer unzulässigerweise in ihrem Gewinn-

---

[6]) Vergl. jedoch oben § 29 Anm. 1.

bestreben unterstützen wollten. Man wird den Behörden dann vielmehr den schuldigen Dank nicht länger vorenthalten, daß sie ohne Opfer für das Gemeinwesen die Entwickelung der dem allgemeinen Verkehre dienenden Pferdebahnanlagen gefördert und in einer Zeit, wo die Ertragsfähigkeit des gedachten Betriebs-Unternehmens noch recht fraglich erschien, muthigen Unternehmern den Versuch gestattet haben, wenn sie damit allerdings zwar mittelbar diesen zur Erzielung eines Gewinnes[7]) behilflich waren. Die auf Mißgunst und Unverstand zurückführbaren gehässigen Vorwürfe gegen die Behörde zum Schweigen zu bringen, genügt schon das Gegenüberstellen und Abwägen der Mißerfolge einzelner Unternehmungen gegen die Erfolge anderer, da hierdurch erst ein richtiges Urteil gewonnen wird.

Die Zusammenstöße zwischen Pferdebahnen und sonstigen Fuhrwerken geben einen gewissen Maßstab des Gefährlichkeitsgrades der Fuhrgewerbe für die allgemeine Verkehrssicherheit. Sie zeigen den Aufmerksamkeitsgrad der verschiedenen Arten von Wagenführern, mit welchen die Straßengänger und Pferdebahnführer zu rechnen haben, sowie den Sorgfaltsgrad, mit welchem die Besitzer von Geschäfts- und gewerblichen Fuhrwerken bei Auswahl derjenigen Personen verfahren, welchen sie ihre Gefährte anvertrauen. Zwischen den oft recht fragwürdigen Personen, denen Müll-, Mörtel-, Schutt- und Abfuhrwagen anvertraut zu werden pflegen, und den Kutschern von Equipagen finden sich gewaltige Unterschiede. Ueberwiegend ist im Geschäftsfuhrwerk die Höhe des Lohnes der entscheidende Maßstab, so daß dem Mindestfordernden die Arbeit übertragen wird und der Leistungs- oder Zuverlässigkeitsgrad der einzelnen Bewerber nebensächliche Beurtheilung findet.

Die Statistik der Zusammenstöße giebt zwar kein vollständiges Bild für den Zuverlässigkeitsgrad der Straßengewerbe. Es fehlt namentlich die Gesammtziffer der zurückgelegten Fahrten.

---

7) Welcher sogar bei der Neuen Berliner Pferdebahn-Gesellschaft bisher ausgeblieben, bei der Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft bloß geringfügig ($1^1/_2$ %) und nur bei der Großen Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft ansehnlich (12 %) ist, was indeß auf Rechnung anderer Umstände zu stellen ist. Vergl. oben § 6 S. 25.

Dagegen haben die Ziffern Anspruch auf Genauigkeit und Richtigkeit. Die Pferdebahnunternehmer sind nämlich verpflichtet, jeden in ihrem Betriebe eingetretenen Zusammenstoß bei der Behörde zu melden. Dadurch wird die Zahl und werden die begleitenden Umstände festgestellt. Aus dem Bereiche der Großen Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft und der Neuen Berliner Pferdebahn-Gesellschaft liegen eingehendere Erhebungen als von den übrigen Betriebsunternehmern vor, weshalb die hier eingetretenen Zusammenstöße getrennt von diesen der übrigen Betriebe zur Darstellung gelangen.

§ 31. b) Die Zusammenstöße in Berlin.

Im Betriebe der Großen Berliner Pferdeeisenbahn-Aktien-Gesellschaft und der Neuen Berliner Pferdebahn-Gesellschaft wurden im Jahre 1887 auf einer Gleislänge von (218 966 + 25 350) 244 316 m (94 300 000 + 8 540 000) 102 840 000 Fahrgäste auf (3 363 722 + 387 247) 3 750 969 Fahrten bei (18 988 779 + 2 049 673) 21 038 452 Nutzkilometern befördert und hieraus 12 406 734,59 Mark Einnahme erzielt. Deshalb dürfen die hier gemachten Erfahrungen als werthvolle Unterlage für statistische Vergleichungen und als Maßstab zur Beurtheilung der Sicherheit des Straßenverkehrs in Berlin bezw. des Gradmessers der Gefährlichkeit, welchen die einzelnen Fuhrbetriebe bieten, umsomehr bezeichnet werden, weil sie fünf Jahre umfassen und durchweg einheitliche Aufarbeitungsgrundsätze befolgt werden konnten. Bei beiden Betriebsunternehmern ist nämlich ein ziemlich gleichlautendes Formular für die Zusammenstoßmeldung des Schaffners an die Verwaltung und dieser an die Ortspolizeibehörde gebräuchlich. Aus diesen Meldungen erfolgte eine Uebertragung auf Zählkarten, die einheitlich bearbeitet wurden, so daß Abweichungen und Irrthümer ausgeschlossen sind. Die gewonnenen Ziffern stellen die Mindestzahl der eingetretenen Zusammenstöße her, können also durch die thatsächlichen überstiegen werden. Soweit Zusammenstöße zwischen 2 Pferdebahnwagen erfolgten, ließ sich die Genauigkeit der Ziffern prüfen, weil von den Schaffnern beider Wagen Meldungen vorgelegen haben, wenn selbst die betheiligten je 2 Wagen verschiedenen

Unternehmern angehörten. Ein Zusammenstoß dieser Art ist nicht ungemeldet geblieben. Wohl aber können Zusammenstöße mit anderen Fuhrwerken fehlen, so oft eine Beschädigung des Pferdebahnwagens ausgeblieben war, weil dann die Bequemlichkeit der meldenden Schaffner zum Unterdrücken des Vorfalles geführt haben kann.

Nach Jahren und Monaten geordnet ergeben sich für die beiden Betriebe die nachfolgenden Ziffern:

Monate	Jahr					Beisammen	
	1883	1884	1885	1886	1887	abs.	%
Große Berliner rc.							
Januar . . .	29	36	79	97	132	373	7.98
Februar . . .	23	41	64	62	67	257	5.50
März	43	54	91	124	97	409	8.76
April	29	52	80	91	113	365	7.81
Mai	34	60	68	83	96	341	7.30
Juni	51	75	80	79	107	392	8.39
Juli	48	63	43	88	103	345	7.38
August	49	66	64	95	93	367	7.86
September . .	44	75	86	111	115	431	9.23
October . . .	63	77	77	108	118	443	9.48
November . .	44	99	91	112	95	441	9.44
Dezember . .	56	110	97	150	95	508	10.87
Beisammen	**513**	**808**	**920**	**1200**	**1231**	**4672**	**76.37**
Neue Berliner rc.							
Januar . . .	28	13	25	18	29	113	7.81
Februar . . .	10	14	20	18	23	85	5.88
März	7	21	23	26	26	103	7.13
April	16	15	29	19	34	113	7.81
Mai	13	13	30	22	31	109	7.54
Juni	18	4	29	29	38	118	8.16
Juli	15	7	24	34	49	129	8.92
August	20	11	27	44	25	127	8.78
September . .	18	12	19	36	46	131	9.06
October . . .	18	20	17	37	63	155	10.72
November . .	18	24	21	26	39	128	8.85
Dezember . .	26	19	15	29	46	135	9.34
Beisammen	**207**	**173**	**279**	**338**	**449**	**1446**	**23.63**
Beide zusammen	**720**	**981**	**1199**	**1538**	**1680**	**6118**	**100.00**

Insofern die in den einzelnen Jahren bemerkbare Zunahme gegen den gestiegenen Verkehr und die Ausbreitung des Pferde-

bahnnetzes noch zurücksteht, liegt ein neuer Belag für die verkehrsregelnde Wirkung der Straßenbahnen vor, so daß die maßgebenden Behörden deren weitere Ausdehnung, z. B. das Durchschneiden „Unter den Linden" gefahrlos gestatten könnten. Der Februar bei weniger Tagen zeigt durchweg die geringste Ziffer. Die Sommermonate stehen trotz größeren Straßenverkehrs den Wintermonaten nach, was in den Witterungs- und Beleuchtungs-Verhältnissen natürliche Erklärung findet.

Die Beseitigung der Zusammenstoß-Schäden verursachte 29 143,25 Mk. Kostenaufwand, nämlich:

Monate	Jahr					Beisammen	
	1883	1884	1885	1886	1887	abs.	%
Große Berliner zc.							
Januar . . .	230.50	228.10	429.50	687.40	730.15	2305.65	9.02
Februar . . .	125.00	196.35	258.95	410.85	337.55	1328.70	5.26
März	278.30	287.40	427.30	740.80	454.10	2187.90	8.66
April	174.70	246.60	392.75	497.10	504.45	1815.60	7.15
Mai	138.20	243.75	426.50	437.75	448.40	1694.60	6.71
Juni	370.25	457.80	392.80	489.65	450.25	2160.75	8.55
Juli	363.45	454.30	277.05	412.20	487.15	1994.15	7.89
August	288.95	396.25	359.65	534.70	390.40	1969.95	7.80
September . .	199.35	365.00	484.80	678.50	661.65	2389.30	9.45
October . . .	369.80	494.60	419.95	469.35	440.85	2194.55	8.70
November . .	161.15	517.50	554.10	510.35	504.60	2247.70	8.90
Dezember . .	304.35	492.15	603.50	1170.55	440.40	3010.95	11.91
Beisammen	**3004.00**	**4379.80**	**5026.85**	**7039.20**	**5849.95**	**25299.80**	**86.81**
Neue Berliner zc.							
Januar . . .	93.50	35.75	122.70	41.45	75.05	368.45	9.58
Februar . . .	39.50	58.00	30.50	73.05	79.35	280.40	7.29
März	39.75	81.50	71.90	72.50	50.45	316.10	8.22
April	116.50	45.40	96.70	26.00	76.55	361.15	9.39
Mai	30.75	55.00	58.35	48.40	50.45	242.95	6.32
Juni	58.50	7.75	53.30	79.55	68.45	267.55	6.97
Juli	95.50	36.00	46.55	16.60	101.40	296.05	7.70
August	111.10	81.50	51.10	123.90	38.00	405.60	10.56
September . .	38.25	24.25	37.45	40.75	106.50	247.20	6.42
October . . .	55.75	46.45	44.75	54.30	100.70	301.95	7.85
November . .	64.75	105.15	106.55	60.95	66.15	403.55	10.51
Dezember . .	70.00	62.40	51.55	85.80	82.75	352.50	9.19
Beisammen	**813.85**	**639.15**	**771.40**	**723.25**	**895.80**	**3843.45**	**13.19**
Beide zusammen	**3817.85**	**5018.95**	**5798.25**	**7762.45**	**6745.75**	**29143.25**	**100.00**

Beschädigungen von Pferdebahnwagen traten bei den einzelnen Gesellschaften in den einzelnen Jahren und Monaten in nachstehender Fällezahl ein:

Monate	Jahr					Beisammen	
	1883	1884	1885	1886	1887	abs.	%
Große Berliner rc.							
Januar . . .	27	34	68	86	119	334	7.94
Februar . . .	21	35	56	55	62	229	5.45
März	35	51	80	109	91	366	8.70
April	23	48	76	82	91	320	7.61
Mai	28	54	66	72	87	307	7.30
Juni	50	70	72	72	97	361	8.59
Juli	45	61	39	79	91	315	7.50
August	43	58	51	86	81	319	7.59
September . .	35	72	75	98	108	388	9.23
October . . .	58	71	68	99	108	404	9.61
November . .	34	90	83	101	84	392	9.32
Dezember . .	48	103	90	142	86	469	11.16
Beisammen	**447**	**747**	**824**	**1081**	**1105**	**4204**	**76.76**
Neue Berliner rc.							
Januar . . .	27	13	25	15	28	108	8.48
Februar . . .	10	13	16	16	21	76	5.97
März	7	17	22	22	24	92	7.23
April	16	14	28	14	34	106	8.33
Mai	11	12	27	15	27	92	7.23
Juni	18	3	27	21	34	103	8.09
Juli	12	5	17	22	43	99	7.78
August	20	10	23	33	22	108	8.48
September . .	16	11	19	23	45	114	8.96
October . . .	18	14	15	27	59	133	10.44
November . .	18	24	21	17	37	117	9.19
Dezember . .	25	18	15	23	44	125	9.82
Beisammen	**198**	**154**	**255**	**248**	**418**	**1273**	**23.24**
Beide zusammen	**645**	**901**	**1079**	**1329**	**1523**	**5477**	**100.00**

Nur selten blieb ein Schaden am Wagen aus. Denn im Verhältniß zur Fällezahl wurden (auf je 100 zurückgeführt) beschädigt:

Monate	Jahr					Durchschnitt
	1883	1884	1885	1886	1887	
Große Berliner rc.						
Januar . . .	93.10	94.44	86.08	98.97	90.15	89.54
Februar . . .	91.30	85.36	87.50	88.71	92.54	89.11
März	81.40	94.44	87.92	87.90	92.63	89.49
April	79.32	92.36	95.00	90.11	80.25	87.67
Mai	82.35	90.00	97.06	86.75	90.62	90.03
Juni	98.03	93.33	90.00	91.14	92.38	92.09
Juli	93.75	96.83	90.70	89.77	86.11	91.30
August	87.75	87.88	79.69	90.53	87.20	86.92
September . .	79.35	96.00	87.21	88.74	95.85	90.02
October . . .	92.06	92.23	88.31	91.67	91.59	91.20
November . .	77.27	90.90	91.21	90.18	88.42	88.89
Dezember . .	85.71	93.69	92.75	94.67	90.53	92.32
Jahresdurchschnitt	87.13	92.45	89.57	90.08	89.76	89.98
Neue Berliner rc.						
Januar . . .	96.43	100.00	100.00	83.33	96.55	95.58
Februar . . .	100.00	92.83	80.00	88.89	91.30	89.41
März.	100.00	80.95	95.65	84.62	92.30	89.32
April	100.00	93.33	96.55	73.68	100.00	93.81
Mai	84.62	92.31	90.00	68.18	87.10	84.40
Juni	100.00	75.00	93.11	72.41	89.47	82.29
Juli	80.00	17.43	70.83	64.71	87.76	76.74
August	100.00	90.91	85.18	75.00	88.00	85.04
September . .	88.89	91.67	100.00	63.89	97.80	87.02
October . . .	100.00	70.00	88.23	72.97	92.22	85.81
November . .	100.00	100.00	100.00	65.38	94.87	91.41
Dezember . .	96.15	94.74	100.00	79.60	95.65	92.59
Jahresdurchschnitt	95.65	89.02	91.40	73.37	93.10	88.04
Gesammtdurchschnitt	89.58	91.85	89.99	86.41	90.66	89.53

Sind zwar gegenüber der Fahrtenziffer und der aus derselben sich ergebenden Gelegenheit für Zusammenfahren von Wagen gegen Pferdebahnwagen sowohl Fällezahl wie Schadensbetrag an sich nicht gerade besorgnißerregend, so sind andererseits jedoch die Schadensbeträge bedeutend genug, um die Unternehmer wünschen

zu lassen, solche von den Beschädigern ersetzt zu verlangen. Ersatzleistung konnte jedoch nur in der folgenden Fällezahl erreicht werden:

Monate	Jahr					Beisammen	
	1883	1884	1885	1886	1887	abs.	%
Große Berliner 2c.							
Januar . . .	12	7	22	25	27	93	8.54
Februar . . .	10	7	12	14	15	58	5.32
März	15	18	25	34	25	117	10.74
April	8	14	20	29	26	97	8.91
Mai	8	17	11	18	21	75	6.89
Juni	17	13	13	22	27	92	8.45
Juli	18	20	6	24	24	92	8.45
August	15	15	15	14	12	71	6.52
September . .	17	14	16	34	31	112	10.29
October . . .	15	14	21	18	19	87	7.99
November . .	15	25	23	24	8	95	8.72
Dezember . .	18	19	20	35	8	100	9.18
Beisammen	**168**	**183**	**204**	**291**	**243**	**1089**	**84.03**
Neue Berliner 2c.							
Januar . . .	17	5	7	1	2	32	15.46
Februar . . .	1	4	2	—	1	8	3.86
März.	4	5	4	—	2	15	7.25
April	7	3	1	1	2	14	6.77
Mai	3	—	1	1	2	7	3.38
Juni	9	—	—	—	—	9	4.35
Juli	7	1	1	1	—	10	4.83
August	4	1	4	1	5	15	7.25
September . .	7	1	—	1	24	33	15.94
October . . .	7	4	—	2	11	24	11.59
November . .	3	7	1	—	1	12	5.80
Dezember . .	13	5	1	6	3	28	13.52
Beisammen	**82**	**36**	**22**	**14**	**53**	**207**	**15.97**
Beide zusammen	**250**	**219**	**226**	**305**	**296**	**1296**	**100.00**

Dieselbe blieb erheblich hinter der Schadenssumme zurück, denn die eingegangenen Ersatzbeträge haben nur ergeben:

Monate	Jahr 1883	1884	1885	1886	1887	Beisammen abs.	Beisammen %
Große Berliner 2c.							
Januar . . .	83.25	30.90	133.90	186.25	112.55	546.85	9.86
Februar . . .	51.00	33.75	50.90	46.83	59.00	241.48	4.34
März	59.70	103.05	125.10	141.00	178.35	607.20	10.94
April	59.85	72.45	94.00	141.50	110.60	478.40	8.63
Mai	24.75	87.85	63.40	78.00	87.75	341.75	6.16
Juni	169.75	66.00	61.50	130.10	102.55	529.90	9.55
Juli	168.85	115.85	53.95	93.80	83.95	516.40	9.30
August	68.45	82.25	86.90	48.35	30.30	316.25	5.70
September . .	116.15	64.25	79.30	140.50	152.15	552.35	9.95
October . . .	43.90	174.00	96.50	98.25	64.50	477.15	8.60
November . .	79.50	95.45	129.45	129.55	77.05	511.00	9.22
Dezember . .	67.65	87.70	82.85	142.95	48.85	430.00	7.85
Beisammen	**992.80**	**1013.50**	**1057.75**	**1377.08**	**1107.60**	**5548.73**	**89.21**
Neue Berliner 2c.							
Januar . . .	49.00	16.75	21.25	1.00	4.00	92.00	13.70
Februar . . .	1.00	12.00	7.50	—	1.50	22.00	3.27
März	11.50	30.00	26.00	—	6.55	74.05	11.12
April	12.50	11.50	8.00	0.50	7.90	40.40	5.95
Mai	6.00	—	4.75	1.50	7.75	20.00	2.98
Juni	14.75	—	—	—	—	14.75	2.23
Juli	14.75	1.50	3.50	3.80	—	23.55	3.57
August	7.10	3.50	15.25	0.75	12.25	38.85	5.80
September . .	17.00	4.50	—	3.50	84.00	109.00	16.24
October . . .	17.50	17.70	—	3.75	29.80	68.75	10.27
November . .	6.50	54.15	2.50	—	6.25	69.40	10.27
Dezember . .	36.50	29.15	2.75	22.30	7.65	98.35	14.60
Beisammen	**194.10**	**180.75**	**91.50**	**37.10**	**167.65**	**671.10**	**10.79**
Beide zusammen	**1186.90**	**1194.25**	**1149.25**	**1414.18**	**1275.25**	**6219.83**	**100.00**

Einer Aufwandssumme von 29143,25 Mark steht mithin bloß ein Ersatz von 6219,83 Mark gegenüber, so daß ein Ausfall von 22923,42 Mark verbleibt. Innerhalb der beiden Betriebe stellt sich das Verhältniß von Aufwendung zu Ersatz dahin, daß bei dem einen nur 5548,73 Mark von 25299,80 Mark, bei dem anderen 671,10 Mark von 3843,45 Mark eingegangen sind,

hier also 3172,35 Mark, dort 19751,07 Mark Ausfall eingetreten ist, sonach blieben im Verhältniß zur Aufwendung die folgenden Sätze ungedeckt:

Monate	Jahr					Durchschnitt
	1883	1884	1885	1886	1887	
Große Berliner rc.						
Januar . . .	63.96	86.45	68.86	72.74	85.95	72.15
Februar . . .	59.20	82.78	80.35	88.68	82.55	74.67
März	78.53	64.09	70.70	80.97	80.50	68.03
April	65.80	70.67	76.59	71.57	78.81	69.69
Mai	82.86	67.00	85.13	82.19	84.90	75.57
Juni	54.12	74.46	84.35	73.65	72.77	74.52
Juli	53.48	74.70	80.52	77.23	85.58	70.79
August	76.31	79.23	75.86	90.93	92.31	77.74
September . .	41.63	82.40	83.65	79.31	77.05	71.10
October . . .	88.14	64.85	77.02	79.05	85.60	78.47
November . .	56.83	81.57	76.63	74.60	84.74	75.77
Dezember . .	77.75	82.17	86.28	87.76	88.89	78.68
Jahresdurchschnitt	62.42	75.50	75.24	73.08	78.01	74.10
Neue Berliner rc.						
Januar . . .	47.87	53.61	82.76	97.50	94.67	70.37
Februar . . .	75.00	79.32	75.81	100.00	81.66	89.48
März	71.25	63.41	63.89	100.00	86.90	83.70
April	89.32	74.44	17.53	99.98	89.74	86.79
Mai	80.65	100.00	18.10	96.88	84.50	92.39
Juni	75.08	100.00	100.60	100.00	100.00	91.26
Juli	84.69	58.33	25.53	77.65	100.00	90.90
August	36.04	57.32	70.50	99.40	67.89	86.11
September . .	55.21	81.25	100.00	91.45	21.49	71.05
October . . .	68.75	61.51	100.00	93.06	72.15	81.95
November . .	90.00	48.41	76.64	100.00	91.60	89.74
Dezember . .	47.86	52.98	47.12	74.07	7.83	77.60
Jahresdurchschnitt	58.59	76.62	91.37	94.35	87.32	83.74
Gesammtdurchschnitt	61.24	75.69	79.05	77.05	80.56	76.36

Grund der Unbeitreibbarkeit des Ersatzes war theils die Unmöglichkeit einen Schuldbeweis in der gesetzlich erforderlichen Schlüssigkeit zu erbringen, theils die Mittellosigkeit des Beschädigers, gegen den die Zwangsvollstreckung aus dem erstrittenen

Urtel vergeblich ausgefallen war. Vielfach wurde ungeachtet eingetretener Bestrafung des Schadenurhebers schon von der Klage Abstand genommen, sobald die wegen der Vermögenslage angestellten Ermittelungen zum ungünstigen Ergebniß geführt hatten.

Zur Bestrafung der Führer der anfahrenden Wagen ist es in nachfolgendem Umfange gekommen aus Fällen, die sich im Betriebe der Großen Berliner Pferdeeisenbahn-Aktien-Gesellschaft ereignet haben, während diesbezügliche Nachrichten für den andern Betrieb fehlen.

Monate	Jahr					Beisammen	
	1883	1884	1885	1886	1887	abs.	%
Große Berliner 2c.							
Januar . . .	5	3	13	10	20	51	10.80
Februar . . .	5	5	13	11	4	38	8.05
März	5	7	15	18	4	49	10.38
April	9	9	10	10	3	41	8.69
Mai	5	2	6	9	14	36	7.63
Juni	7	2	7	11	14	41	8.69
Juli	5	6	10	5	3	29	6.14
August	6	4	5	11	6	32	6.78
September . .	10	5	9	9	3	36	7.63
October . . .	8	8	3	7	1	27	5.72
November . .	3	12	10	17	—	42	8.90
Dezember . .	6	9	15	20	—	50	10.59
Beisammen	**74**	**72**	**116**	**138**	**72**	**472**	**100.00**

Die Vertheilung der Bestraften nach Gattung der Wagen, welche sie zur Zeit führten, unterblieb, weil sie inzwischen vielfach das Beschäftigungsverhältniß geändert hatten, also die Schwierigkeit mit dem Ergebniß kaum in richtigem Verhältnisse gestanden haben würde. Dagegen hat für beide Betriebe getrennt eine Vertheilung innerhalb der einzelnen Jahre und der Tageszeiten, zu denen der Vorgang sich vollzogen hatte, auf die Gattung der anfahrenden Wagen stattgefunden, die unter Festhalten der bisherigen Reihenfolge für beide Betriebe zu dem nachfolgenden Ergebnisse geführt hat, das in seiner Anordnung und Einrichtung eine leicht verständige Unterlage zu weiteren Ausnutzungen bietet:

Wagen-gattung.	1883 abs.	1883 %	1884 abs.	1884 %	1885 abs.	1885 %	1886 abs.	1886 %	1887 abs.	1887 %	Zusammen abs.	Zusammen %	Vertheilt auf Stunden des Betriebes: bis 8	8–10	10–12	12–2	2–4	4–6	6–8	8–10	Nach 10	Unbest.	Zusammen
Arbeitswagen	169	32.94	392	48.51	449	48.80	431	35.92	401	32.57	1842	39.43	76	200	319	308	284	272	260	80	42	1	1842
Droschke . . .	67	13.06	91	11.24	130	14.13	147	12.24	143	11.62	578	12.37	9	48	77	66	61	68	76	82	91	—	578
Equipage . .	17	3.31	20	2.48	36	3.91	34	2.83	31	2.52	138	2.95	5	8	16	24	21	23	18	13	10	—	138
Faßbier . . .	17	3.31	32	3.98	38	4.13	54	4.50	53	4.30	194	4.15	8	22	33	45	29	25	21	10	1	—	194
Feuerwehr . .	2	0.39	1	0.12	—	—	3	0.25	5	0.41	11	0.23	—	3	1	2	1	3	1	—	—	—	11
Flaschenbier .	7	1.36	10	1.24	18	1.96	18	1.50	21	1.70	74	1.58	2	7	9	11	14	16	9	4	1	1	74
Geschäfts . .	34	6.63	13	1.61	3	0.33	50	4.17	58	4.71	158	3.38	3	16	27	36	31	16	17	7	5	—	158
Hand	5	0.98	9	1.12	11	1.20	21	1.75	22	1.79	68	1.46	2	7	11	9	8	14	15	1	—	1	68
Leichen	1	0.19	—	—	—	—	3	0.25	1	0.08	5	0.11	—	—	—	1	1	1	1	—	1	—	5
Milch	3	0.59	1	0.12	—	—	14	1.17	18	1.46	36	0.77	3	7	7	11	4	1	3	—	—	—	36
Möbel	35	6.82	36	4.47	39	4.24	56	4.67	46	3.74	212	4.54	5	15	40	28	28	42	31	17	6	—	212
Mörtel	5	0.98	5	0.62	10	1.09	19	1.58	24	1.95	63	1.35	1	5	11	11	11	10	10	3	1	—	63
Omnibus . .	33	6.43	37	4.60	38	4.12	57	4.75	78	6.34	243	5.20	2	19	41	45	26	20	33	31	25	1	243
Packet	—	—	1	0.12	—	—	3	0.25	10	0.81	14	0.30	1	3	3	2	2	2	1	—	—	—	14
Pferdebahn .	19	3.71	38	4.72	44	4.78	58	4.83	72	5.85	231	4.94	5	17	30	37	43	20	26	19	34	—	231
Post	7	1.36	17	2.12	15	1.63	20	1.67	23	1.87	82	1.76	1	7	10	13	7	5	16	16	7	—	82
Roll	64	12.48	89	10.95	78	8.48	148	12.33	140	11.37	519	11.11	13	55	84	68	75	69	91	55	8	1	519
Schlächter . .	19	3.71	12	1.49	5	0.54	36	3.00	54	4.39	126	2.70	10	21	25	29	8	7	17	5	4	—	126
Schnee	2	0.39	—	—	1	0.11	14	1.17	1	0.08	18	0.38	2	1	6	3	6	—	—	—	—	—	18
Spreng . . .	—	—	3	0.37	4	0.43	3	0.25	10	0.81	20	0.43	3	6	1	1	4	3	2	—	—	—	20
Vieh	4	0.78	1	0.12	1	0.12	2	0.17	13	1.06	21	0.45	1	2	4	1	3	5	1	2	2	—	21
Sonstige . . .	1	0.19	—	—	—	—	6	0.50	5	0.41	12	0.26	2	1	1	3	2	1	1	1	—	—	12
Unbestimmte .	2	0.39	—	—	—	—	3	0.25	2	0.16	7	0.15	2	1	1	1	1	1	—	—	—	—	7
Zusammen	513	100.00	808	100.00	920	100.00	1200	100.00	1231	100.00	4672	100.00	156	471	757	755	670	624	650	346	238	5	4672
													3.34	10.30	15.99	16.16	14.35	13.26	13.91	7.50	5.09	0.10	100.00

Wagen-gattung.	1883		1884		1885		1886		1887		Zusammen		Vertheilt auf Stunden des Betriebes										Zusammen
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	bis 8	8–10	10–12	12–2	2–4	4–6	6–8	8–10	Nach 10	Unbest.	
Arbeitswagen	106	51.31	55	31.79	96	34.40	113	33.43	118	26.38	488	33.75	26	48	87	94	56	65	45	25	27	15	488
Droschke . . .	25	12.08	21	12.14	32	11.47	34	10.06	38	8.46	150	10.37	1	15	28	23	9	12	15	13	28	6	150
Equipage . .	3	1.45	9	5.20	13	4.66	12	3.55	5	1.11	42	2.90	1	3	8	6	4	7	4	3	4	2	42
Faßbier . . .	11	5.31	10	5.78	10	3.59	10	2.96	19	4.23	60	4.15	4	3	9	14	9	8	5	2	3	3	60
Feuerwehr . .	—	—	—	—	—	—	2	0.59	1	0.22	3	0.21	—	—	—	—	1	—	1	1	—	—	3
Flaschenbier .	2	0.96	2	1.16	6	2.15	4	1.18	5	1.11	19	1.31	1	—	2	6	3	4	3	—	—	—	19
Geschäfts . .	7	3.35	20	11.56	19	6.81	25	7.40	44	9.79	115	7.95	9	18	18	24	14	13	5	5	4	5	115
Hand	1	0.48	1	0.58	2	0.72	7	2.07	7	1.55	18	1.25	—	4	—	5	2	4	1	—	—	2	18
Leichen	—	—	3	1.73	1	0.36	2	0.59	2	0.44	8	0.55	—	—	1	1	—	3	2	1	—	—	8
Milch	—	—	—	—	2	0.72	2	0.59	3	0.66	7	0.48	1	—	4	1	1	—	—	—	—	—	7
Möbel	10	4.83	5	2.89	6	2.15	14	4.14	19	4.23	54	3.74	1	5	8	7	10	8	8	3	—	4	54
Mörtel	3	1.45	1	0.58	2	0.72	7	2.07	5	1.11	18	1.25	3	2	–	3	4	4	1	1	—	—	18
Omnibus . .	3	1.45	9	5.20	17	6.09	22	6.51	41	9.13	92	6.30	—	8	17	13	16	10	7	9	11	1	92
Packet	—	—	—	—	1	0.36	—	—	—	—	1	0.07	—	–	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Pferdebahn .	13	6.28	2	1.16	24	8.60	30	8.87	58	12.91	127	8.78	6	7	12	15	14	14	5	23	25	6	127
Post	—	—	2	1.16	3	1.08	2	0.59	3	0.66	10	0.69	1	—	1	3	—	—	2	2	1	—	10
Roll	14	6.71	17	9.82	24	8.60	25	7.40	53	11.80	133	9.26	5	14	19	20	18	19	12	20	2	4	133
Schlächter . .	5	2.41	14	8.09	14	5.02	22	6.51	16	3.56	71	4.91	3	7	14	16	11	9	7	—	—	4	71
Schnee	—	—	—	—	—	—	1	0.30	1	0.22	2	0.14	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2
Spreng . . .	—	—	1	0.58	1	0.36	—	—	3	0.66	5	0.35	—	—	—	3	1	1	—	—	—	—	5
Vieh	3	1.45	1	0.58	4	1.42	1	0.30	6	1.33	15	1.04	—	1	2	5	1	—	3	3	—	—	15
Sonstige . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Unbestimmte .	1	0.48	—	—	2	0.72	3	0.89	2	0.44	8	0.55	—	—	3	—	—	1	2	2	—	—	8
Zusammen	207	100.00	173	100.00	279	100.00	338	100.00	449	100.00	1446	100.00	62	135	234	261	174	182	128	113	105	52	1446
													4.29	9.36	16.18	18.04	12.03	12.58	8.85	7.81	7.26	3.60	100.00

Wagengattung.	Große Berliner.				Neue Berliner.			
	Der anfahrende Wagen kam in Richtung:							
	gleicher	entgegengesetzter	kreuzender	unbestimmt	gleicher	entgegengesetzter	kreuzender	unbestimmt
Arbeitswagen . .	1021	526	271	24	212	154	73	49
Droschke	211	256	95	16	51	65	24	10
Equipage	68	38	28	4	15	16	5	6
Faßbier	84	75	29	6	23	20	8	9
Feuerwehr	5	2	3	1	2	—	—	1
Flaschenbier . . .	23	36	14	1	4	10	3	2
Geschäfts	75	48	30	5	34	54	14	13
Hand	40	16	9	3	8	6	2	2
Leichen	—	4	1	—	3	3	2	—
Milch	12	19	4	1	5	2	—	—
Möbel	123	60	26	3	22	20	8	4
Mörtel	35	11	17	—	7	5	2	4
Omnibus	121	73	39	10	46	34	6	6
Packet	5	9	—	—	1	—	—	—
Pferdebahn . . .	94	100	19	18	58	53	3	13
Post	28	41	11	2	4	3	2	1
Roll	274	160	70	15	3	7	2	3
Schlächter	58	48	15	5	46	46	2	19
Schnee	6	6	1	5	18	37	22	11
Spreng	7	11	1	1	1	1	5	—
Vieh	13	7	—	1	1	1	—	1
Sonstige	5	4	3	—	—	—	—	—
Unbestimmte . . .	5	1	1	—	3	3	—	2
Zusammen abs.	2313	1551	687	121	567	540	183	156
Zusammen %	49.51	33.20	14.70	2.59	39.21	37.35	12.66	10.78

Wenn vielleicht in denjenigen 2880 Fällen, in denen beide Wagen in gleicher Richtung fuhren, eine Mitschuld des Pferdebahnkutschers nicht ausgeschlossen ist, so ist solches doch bei den 2091 Fällen, wo der Wagen aus entgegengesetzter Richtung und den 870, wo er in senkrechter Richtung angefahren war, der Fall. Bei Fahren in gleicher Richtung kann nämlich der Pferdebahnwagen der hintere gewesen oder dem von hinten anfahrenden fremden Kutscher entgangen sein, daß der voranfahrende Pferdebahnwagen wegen eines Hindernisses unversehens halten mußte.

Der Einfluß der Beleuchtungsverhältnisse ist bereits S. 125 erwähnt und tritt aus der Vertheilung auf Betriebsstunden S. 133—134 wieder hervor. Nicht zu übersehen ist, daß der Verkehr des Geschäftsfuhrwerkes in den Abendstunden unverhältnißmäßig schwächer als bei Tage ist, im Sommer aber eher größer als im Winter zu sein pflegt. Deshalb giebt die gefundene Verhältnißziffer einen Belag, daß die Abendbeleuchtung, welche in manchen Straßen eine ziemlich dürftige ist, auf die Verkehrssicherheit ungünstig wirkt, denn die Zusammenstöße vertheilen sich nach den Beleuchtungsverhältnissen dahin:

Monate.	Tageslicht.					Beisammen		Abendlicht.					Beisammen	
	1883	1884	1885	1886	1887	abs.	%	1883	1884	1885	1886	1887	abs.	%
Große Berliner 2c.														
Januar . .	21	19	48	60	72	220	6.51	8	17	31	37	60	153	11.83
Februar . .	11	32	41	31	45	160	4.74	12	9	23	31	22	97	7.50
März	32	38	76	83	49	278	8.22	11	16	15	41	48	131	10.13
April	23	42	68	64	84	281	8.33	6	10	12	27	29	84	6.50
Mai	28	54	60	75	72	289	8.55	6	6	8	8	24	52	4.02
Juni	49	67	66	69	89	340	10.06	2	8	14	10	18	52	4.02
Juli	46	57	33	83	88	307	9.08	2	6	10	5	15	38	2.94
August . . .	43	56	57	87	74	317	9.38	6	10	7	8	19	50	3.87
September .	39	59	65	90	89	342	10.12	5	16	21	21	26	89	6.88
October . .	49	62	50	69	69	299	8.85	14	15	27	39	49	144	11.14
November .	36	67	58	65	49	275	8.14	8	32	33	47	46	166	12.84
Dezember .	32	57	45	87	50	271	8.02	24	53	52	63	45	237	18.33
Beisammen	409	610	667	863	830	3379	74.76	104	198	253	337	401	1293	80.91
Neue Berliner 2c.														
Januar . .	20	10	14	12	21	77	6.75	8	3	11	6	8	36	11.80
Februar . .	5	10	10	11	15	51	4.48	5	4	10	7	8	34	11.15
März	6	19	18	24	20	87	7.62	1	2	5	2	6	16	5.25
April	13	13	20	16	25	87	7.62	3	2	9	3	9	26	8.52
Mai	8	13	22	19	26	88	7.71	5	—	8	3	5	21	6.88
Juni	16	4	25	26	34	105	9.20	2	—	4	3	4	13	4.26
Juli	14	7	16	28	41	106	9.29	1	—	8	6	8	23	7.54
August . . .	18	11	22	35	21	107	9.38	2	—	5	9	4	20	6.56
September .	14	10	14	31	40	109	9.55	4	2	5	5	6	22	7.21
October . .	12	18	15	33	53	131	11.48	6	2	2	4	10	24	7.87
November .	12	18	16	20	27	93	8.15	6	6	5	6	12	35	11.48
Dezember .	24	14	8	26	28	100	8.77	2	5	7	3	18	35	11.48
Beisammen	162	147	200	281	351	1141	25.24	45	26	79	57	98	305	19.09
Beide zusammen	571	757	867	1144	1181	4520	100.00	149	224	332	394	499	1598	100.00

§ 32. c) Die Zusammenstöße in anderen Orten Deutschlands.

Soweit Nachrichten vorliegen und Betriebe betreffen, welche vor dem 1. Januar 1883 eröffnet sind, umfassen sie einen fünfjährigen Zeitraum, sonst die bisherige Betriebsdauer. Dagegen sind leider die Vorgänge von außerhalb nicht in der wünschenswerthen Vollständigkeit feststellbar gewesen. Die großen Schwierigkeiten, unter denen seiner Zeit das Gewinnen thunlichst sämmtliche Betriebe umfassender Zahlen für die Darstellung der Betriebsunfälle zu leiden hatte[1]), waren gering gegen diejenigen, welche der vorliegenden Arbeit begegnet sind. Sodann haben nach den gewordenen Bescheiden viele Unternehmer jede thatsächliche Feststellung der näheren Umstände von stattgehabten Zusammenstößen eingestellt, weil jeder Erfolg in vermögens- und strafrechtlicher Hinsicht fehlte. Denn einmal lehnen vielfach die Anklagebehörden bei Lage der derzeitigen Gesetzgebung, insbesondere mit Rücksicht auf die Schwierigkeit, einen vollgültigen Zeugenbeweis für den thatsächlichen Hergang zu beschaffen, grundsätzlich jede Strafverfolgung ab. Andererseits kommt es, wenn solche selbst eintritt, überaus häufig wegen mangelhaften Schuldbeweises zur Freisprechung. Denn die Pferdebahnbediensteten werden wegen ihrer sachlichen Betheiligung nicht als völlig glaubwürdig gehalten. Gänzlich unbetheiligte Urkundspersonen sind jedoch fast nie zu beschaffen, indem die Thäter wohlweislich derartige Vorgänge vermeiden, vielmehr ihre ganze Aufmerksamkeit zusammen nehmen, wenn öffentliche Sicherheitsbeamte in der Nähe und sie durch solche beobachtet sind.

Ebenso wenig Erfolg verspricht der Sachbetrieb durch Erheben von Schadensklagen im bürgerlichen Streitverfahren. Denn bei der heutigen Gesetzgebung bietet der Beweis einer vorliegenden vertretbaren Schuld, d. h. des Vorhandenseins eines ursachlichen Zusammenhanges zwischen dem schädigenden Ereignisse bezw. dem durch dasselbe geschaffenen Vermögensnachtheil und

---

[1]) K. Hilse: Betriebsunfälle S. 80.

einem vertretbaren Verschulden des fremden Wagenführers, dem zur Beweisführung verpflichteten Beschädigten fast unüberwindliche Schwierigkeiten. Deshalb führen derartige Schadensklagen nur selten zum Obsiegen. Bei erreichter Verurtheilung des Beschädigers zur Zahlung bleibt gleichwohl in der überwiegenden Fällezahl jeder wirthschaftliche Nutzen wegen mangelnder Beitreibsfähigkeit der Schadenssumme aus. Die Verurtheilung kann nämlich nur den Wagenführer treffen, welcher in den seltensten Fällen zahlungsfähig ist, während dem zahlungsfähigen Dienstgeber nicht beigekommen werden kann. Denn wenn ihm selbst ein Verschulden in eigener Person durch Außerachtlassen der nöthigen Vorsicht bei Auswahl seines Beauftragten nachzuweisen und deshalb ein Rückgriff gegen ihn nicht ausgeschlossen ist, so haftet er doch blos aushülfsweise, nachdem die Vermögenslosigkeit des anderen festgestellt ist, so z. B. im Landrechtsgebiete.

Die somit vorliegende Fruchtlosigkeit aller von ihnen etwa einzuschlagender Schritte hat die Betriebsunternehmer vielfach dahin gebracht, den ihnen zugefügten Schaden stillschweigend zu tragen, dagegen von einem Vorgehen gegen deren Urheber Abstand zu nehmen. Bei kleineren Betrieben ist dies leicht erklärlich. Warum sollen zu den ersatzlos bleibenden Geldaufwendungen für die Schadensbeseitigung noch weitere Geldopfer für die Gerichtskosten und vergebliche Mühen gebracht werden, um schließlich von den fremden Kutschern vielleicht noch wegen der Erfolglosigkeit aller gehabten Mühen verspottet zu werden.

Nur wenige Betriebsunternehmer halten aus weitergehenden Gesichtspunkten, nämlich um dem Rechtsgefühle zur Anerkennung zu verhelfen, wenigstens in hervorragenden Fällen das Beschreiten des Klageweges für rathsam. Durch die herbeigeführte Verurtheilung glauben sie das Bewußtsein der Rechtswidrigkeit bei den Betheiligten zu wecken. Die aus diesen Betrieben gewonnenen Nachrichten und deren Ergebnisse zu veranschaulichen, sind für die einzelnen Betriebe die vorgekommenen Fälle nach Gattung der Fahrzeuge, deren Führer die Schuldursache gerichtsseitig beigelegt wurde, ferner für die einzelnen Jahre nach Zahl der Fälle, Beschädigungen, Entschädigungen sowie deren Schadens- und Ersatzbetrag dahin zusammengestellt worden:

Zusammenstöße ereigneten sich in	1883	1884	1885	1886	1887	Zusammen	Durch Wagengattung				
							eigene	Arbeits	Post	Droschken Omnibus	Sonstige
Aachen . . .	49	29	27	35	30	170	16	134	3	17	—
Augsburg . .	6	9	7	12	10	44	—	44	—	—	—
Braunschweig .	—	25	28	23	27	103	—	88	—	15	—
Bremerhaven .	—	—	—	5	3	8	—	8	—	—	—
Breslau . .	60	34	67	75	59	295	14	149	3	76	53
Carlsruhe . .	3	2	4	3	4	16	—	14	—	2	—
Charlottenburg	51	50	35	74	81	291	16	156	4	91	24
Chemnitz . .	35	24	17	16	18	110	7	89	1	13	—
Coblenz . .	—	—	—	—	13	13	—	12	—	1	—
Crefeld . . .	30	42	26	37	28	163	9	152	1	1	—
Dortmund . .	—	35	19	12	12	78	5	53	2	5	13
Dresden . .	51	64	71	67	—	253	24	121	2	106	—
Duisburg . .	5	4	2	2	4	17	—	16	—	1	—
Düsseldorf . .	14	14	14	16	14	72	14	54	—	4	—
Elberfeld . .	91	78	87	95	67	418	3	411	2	2	—
Erfurt . . .	—	45	16	8	10	79	6	60	—	13	—
Feudenheim .	—	3	1	—	1	5	—	3	—	2	—
Flensburg . .	—	2	3	2	4	11	—	11	—	—	—
Frankfurt a/M.	—	—	2	26	44	72	5	24	2	41	—
Hannover . .	—	—	61	75	59	195	29	154	—	12	—
Heidelberg . .	—	—	—	39	24	63	3	45	—	15	—
Ingolstadt . .	1	1	1	1	3	7	3	3	1	—	—
Kassel . . .	—	—	35	28	35	98	2	92	1	3	—
Kiel	—	—	1	—	2	3	—	2	—	1	—
Königsberg .	107	136	111	93	112	559	45	319	9	113	73
Leipzig . . .	128	115	123	117	123	606	102	420	23	61	—
Magdeburg .	22	21	114	142	96	395	14	326	—	48	7
Metz . . .	10	6	4	9	9	38	—	33	1	4	—
München . .	44	77	90	101	65	377	15	287	8	48	19
M. Gladbach .	—	4	3	2	4	13	—	12	—	1	—
Nürnberg . .	18	31	24	62	27	162	—	—	—	—	162
Offenbach . .	—	15	20	35	25	95	4	84	1	6	—
Posen . . .	36	30	25	28	24	143	—	108	2	10	23
Potsdam . .	12	14	9	8	7	50	8	25	2	8	7
Pyrmont . .	3	4	2	1	2	12	9	—	—	—	3
Stettin . . .	22	32	41	79	61	235	10	215	—	10	—
Straßburg . .	8	4	5	23	9	49	2	14	—	5	28
Stuttgart . .	—	—	—	8	10	18	2	14	—	2	—
Wiesbaden . .	—	—	—	—	2	2	—	2	—	—	—
Zusammen	806	940	1095	1369	1128	5338	367	3754	68	737	412

Es kam in	zu Beschädigungen						zur Ersatzleistung					
	1883	1884	1885	1886	1887	zusammen	1883	1884	1885	1886	1887	zusammen
Aachen . . .	49	29	27	35	30	170	49	29	27	35	30	170
Augsburg . .	6	9	5	9	9	38	3	7	3	6	8	27
Braunschweig .	—	25	28	23	27	103	—	7	17	19	15	58
Bremerhaven .	—	—	—	5	3	8	—	—	—	3	1	4
Breslau . .	52	27	54	50	45	228	—	—	—	—	—	—
Carlsruhe . .	2	2	3	2	3	12	2	2	3	2	3	12
Charlottenburg	39	41	28	61	70	239	—	—	—	—	—	—
Chemnitz . .	31	24	16	15	17	103	15	12	10	10	5	52
Coblenz . .	—	—	—	—	13	13	—	—	—	—	4	4
Crefeld . . .	30	42	26	37	28	163	1	2	5	15	11	34
Dortmund . .	—	26	14	11	9	60	—	10	7	5	6	28
Dresden . .	41	46	55	54	—	196	16	22	27	30	—	95
Duisburg . .	5	4	2	2	4	17	—	1	1	—	—	2
Düsseldorf . .	13	14	14	15	14	70	2	1	—	—	—	3
Elberfeld . .	82	70	79	89	60	380	69	58	71	88	54	340
Erfurt . . .	—	12	4	5	6	27	—	3	7	5	5	20
Feudenheim .	—	2	1	—	1	4	—	2	1	—	—	3
Flensburg . .	—	2	3	2	4	11	—	2	3	1	4	10
Frankfurt a/M.	—	—	—	26	44	70	—	—	—	3	6	9
Hannover . .	—	—	54	72	54	180	—	—	31	40	26	97
Heidelberg . .	—	—	—	39	22	61	—	—	—	—	—	—
Ingolstadt . .	—	—	1	1	2	4	—	—	—	—	1	1
Kassel . . .	—	—	35	28	35	98	—	—	17	16	27	60
Kiel . . .	—	—	1	—	2	3	—	—	1	—	—	1
Königsberg .	99	119	105	83	102	508	18	9	3	4	1	35
Leipzig . . .	112	106	113	109	109	549	31	31	34	35	35	166
Magdeburg .	20	20	110	141	93	384	8	2	14	32	16	72
Metz . . .	10	6	4	9	9	38	10	5	2	7	7	31
München . .	43	72	79	94	58	346	11	17	32	41	13	114
M. Gladbach .	—	4	3	2	4	13	—	1	2	2	4	9
Nürnberg . .	14	27	19	60	22	142	—	—	18	43	14	75
Offenbach . .	—	15	20	35	24	94	—	1	—	—	2	3
Posen . . .	30	28	20	22	20	120	—	1	1	—	—	2
Potsdam . .	12	13	9	8	7	49	7	11	5	3	4	30
Pyrmont . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stettin . . .	21	31	41	76	60	229	8	3	2	8	1	22
Straßburg .	4	1	3	8	9	25	1	—	—	1	1	3
Stuttgart . .	—	—	—	8	10	18	—	—	—	—	8	8
Wiesbaden .	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—
Zusammen	715	817	976	1236	1031	4775	251	239	344	454	312	1600

Es bezifferte sich	Betrag der Beschädigungen				
	1883	1884	1885	1886	1887
Aachen	412.50	259.28	237.12	274.70	297.36
Augsburg	150.00	400.00	200.00	356.00	280.00
Braunschweig	—	194.30	283.80	230.50	241.00
Bremerhaven	—	—	—	—	—
Breslau	328.30	252.70	334.40	271.55	279.55
Carlsruhe	65.00	25.00	36.00	18.50	76.00
Charlottenburg (Grunewald-Bahn.)	—	—	—	113.50	—
Chemnitz . .	—	—	—	—	—
Coblenz	—	—	—	—	120.00
Crefeld	—	—	—	—	—
Dortmund	—	227.10	74.50	153.00	141.53
Dresden	200.00	350.00	400.00	450.00	—
Duisburg	30.00	20.00	15.00	30.00	18.00
Düsseldorf	—	—	—	—	—
Elberfeld	895.33	471.40	683.49	811.25	364.80
Erfurt	—	98.50	53.00	62.00	24.50
Feudenheim	—	64.00	11.00	—	4.00
Flensburg	—	8.00	15.00	12.00	27.00
Frankfurt a/M. . . .	—	—	—	126.00	202.50
Hannover	—	—	183.10	506.70	208.10
Heidelberg	—	—	—	—	—
Ingolstadt	—	2.00	4.00	20.00	21.80
Kassel	—	—	121.45	160.70	137.95
Kiel	—	—	18.00	—	35.35
Königsberg	161.20	72.50	32.50	45.50	211.50
Leipzig	—	—	—	—	390.00
Magdeburg	250.00	144.00	236.90	361.50	299.50
Metz	99.02	15.20	75.20	47.30	24.10
München	—	—	—	—	—
M. Gladbach	—	8.00	7.50	4.00	18.50
Nürnberg	—	—	—	—	—
Offenbach	—	107.00	259.50	148.50	116.00
Posen	80.00	60.00	55.00	90.00	40.00
Potsdam	177.00	73.00	86.00	74.00	26.00
Pyrmont	—	—	—	—	—
Stettin	—	—	—	—	—
Straßburg	105.00	40.00	85.00	170.00	160.00
Stuttgart	—	—	—	45.00	150.00
Wiesbaden	—	—	—	—	6.00
Zusammen	2953.35	2891.98	3507.46	4582.20	3921.04

	Betrag der Ersatzleistungen					
zusammen	1883	1884	1885	1886	1887	zusammen
1480.96	375.00	231.50	208.00	243.27	267.90	1325.67
1386.00	70.00	210.00	120.00	180.00	230.00	810.00
949.60	—	60.97	179.45	118.75	85.00	444.17
—	—	—	—	13.50	4.50	18.00
1466.50	—	—	—	—	—	—
220.50	65.00	25.00	36.00	18.50	76.00	220.50
113.50	—	—	—	—	—	—
—	165.35	128.60	64.73	84.73	34.70	478.11
120.00	—	—	—	—	62.00	62.00
—	20.00	9.00	15.00	184.00	49.00	277.00
596.13	—	47.10	47.50	71.19	83.53	249.32
1400.00	72.00	198.00	201.00	237.00	—	708.00
113.00	—	5.00	3.00	—	—	8.00
—	18.00	30.00	—	—	—	48.00
3226.27	630.25	229.15	517.80	809.10	287.20	2473.50
238.00	—	57.00	23.00	47.00	11.00	138.00
79.00	—	64.00	11.00	—	—	75.00
62.00	—	8.00	15.00	—	27.00	50.00
328.50	—	—	—	18.80	28.05	46.85
897.90	—	—	90.10	133.75	51.10	274.95
—	—	—	—	—	—	—
47.80	—	—	—	—	1.80	1.80
420.10	—	—	94.70	103.45	102.25	300.40
53.35	—	—	18.00	—	—	18.00
523.20	78.20	39.00	18.50	29.50	3.00	168.20
390.00	134.70	213.55	161.80	157.25	173.15	840.45
1291.90	111.25	8.00	86.90	183.05	67.50	456.70
260.82	94.02	12.00	16.50	47.30	23.50	193.32
—	92.00	86.50	346.45	260.00	35.30	820.25
38.00	—	2.00	7.50	4.00	18.50	32.00
—	—	—	162.50	320.00	105.00	587.50
631.00	—	18.00	—	—	6.00	24.00
325.00	—	5.00	2.00	—	—	7.00
436.00	123.00	51.00	42.00	63.00	23.00	302.00
—	—	—	—	—	—	—
—	20.20	7.00	10.50	30.60	7.50	75.80
560.00	15.00	—	—	25.00	20.00	60.00
195.00	—	—	—	—	94.00	94.00
6.00	—	—	—	—	—	—
17856.03	2083.97	1745.37	2498.93	3382.74	1977.48	11688.49

Von den beiden vorerörterten Berliner Betrieben abgesehen, sind in 39 Orten[1]) 5338 Straßenbahnwagen angefahren und davon 4775 beschädigt worden, deren Wiederherstellung 30 betheiligten Betrieben 17 856,03 Mark Aufwand verursacht hat, während aus 8 weiteren die Kostensumme nicht zu ermitteln war. In 1600 Fällen wurden 11 688,49 Mark Ersatz an 34 Betriebe geleistet. Da die Höhe der thatsächlichen Aufwandssumme nicht überall angegeben, läßt sich das Verhältniß, in welchem die Ersatzleistungen dazu stehen, richtig nicht ermitteln. Die diesbezüglichen Nachrichten, sind schon deshalb ungenau, weil die Entschädigungsbeträge vereinzelt die bezifferten Schadensbeträge übersteigen.[2]) Insofern sich unter den 5338 des Anfahrens schuldig befundenen Wagenführern bloß 367 Pferdebahnwagenführer und 4971 sonstige Kutscher, darunter allein 737 Führer von Omnibussen und Droschken und 68 Postillone befanden, ist nachgewiesen, daß der sonstige Fuhrbetrieb außerordentlich mehr als die Pferdebahnen den öffentlichen Verkehr gefährden.

---

[1]) So oft aus dem nämlichen Orte von mehreren Betrieben Nachrichten vorliegen, sind die betreffenden Ziffern zusammengezogen worden. So finden sich z. B. unter Charlottenburg die Nachrichten der Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft und der Dampfstraßenbahn vereinigt.

[2]) In den Betrieben zu Bremerhaven, Charlottenburg (Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft) Chemnitz, Crefeld, Düsseldorf, München, Nürnberg und Stettin werden nämlich die Reparaturkosten auf Betriebsconto gebucht, die durch das Verschulden fremder Fahrzeuge verursachten Aufwendungsbeträge aber nicht besonders eingeschrieben, weshalb nicht angegeben werden kann, wieviel von dem Gesammtbetrage auf Aufbesserung dieser Art aufgewendet ist, während die eingegangenen Ersatzbeträge dem Betriebsconto wieder gut gebracht werden und deshalb feststellbar sind.

C. Ergebnißverwerthung für die Haftpflichtgestaltung.

§ 33. Abänderungsnothwendigkeit.

Die Gefahrenstatistik hat ziffermäßig nachgewiesen, daß die Pferdebahnen, obschon sie den öffentlichen Straßenkörper benutzen, nur in geringer Zahl Gefahren für die Verkehrssicherheit verbinden, daß ihre ursprünglich beobachtete Gefährlichkeit sogar mit der Zunahme des Pferdebahnbetriebes verhältnißmäßig stetig abgenommen hat, daß die vorgelegenen Unfälle überdies zu ihrem größeren Theil erst durch Hinzutritt eines vom Betriebe unabhängigen, oftmals sogar nicht einmal voraussehbaren oder vermeidbaren Ereignisses, namentlich widerrechtlicher, vorsätzlicher oder fahrlässiger Handlungen Dritter außerhalb des Pferdebahnbetriebes stehender Personen herbeigeführt sind, daß endlich eine gegensätzliche Erfahrung bisher überhaupt nicht, geschweige in der Zeit vor Berathung und Erlaß des Ges. v. 7. Juni 1871 gemacht sein konnte. Der Hauptgesichtspunkt, aus welchem die Unterordnung der Pferdebahnen unter das Haftpflichtgesetz seitens der Rechtsprechung bezw. Gesetzgebung zu rechtfertigen unternommen wird, trifft mithin nicht allein nicht zu, ist in seiner Richtigkeit vielmehr geradezu widerlegt. Bei Anwendung der Rechtsregel: cessante ratione legis cessat lex ipsa müßte also der Pferdebahnbetrieb aus den haftpflichtigen Eisenbahnbetrieben ausscheiden.

Umgekehrt ist dargethan, daß gerade bei Pferde- und sonstigen Straßenbahnen, weil dieselben den öffentlichen Straßenkörper benutzen, also nicht auf einem besonderen, für den übrigen Verkehr abgeschlossenen und unter dem Schutze der strengen Bahnpolizei stehenden Bahnkörper fahren, eine größere und leichtere Möglichkeit zu einer Gefährdung des Betriebes durch fremde Böswilligkeit oder Leichtfertigkeit besteht, die aus derarten Ursachen entstandenen Nachtheile auch keineswegs geringfügig sind, sondern

schon Todesfälle gezeitigt haben, und daß deshalb die nach dem heutigen Gerichtsgebrauch allein verhängbaren Strafen des groben Unfugs und der Zuwiderhandlung gegen die Fahrordnung keinen hinreichenden Schutz gewähren. Gemäß des Grundsatzes: ubi ejusdem legis ratio, ibidem ejusdem legis dispositio müßte vielmehr eine Ausdehnung des Schutzes aus Str.-G.-B. §§ 305, 315, 316 auf den gesammten Straßenbahnbetrieb einschließlich der Pferdebahnen erfolgen.

Nach Lage der Umstände wird in beiden Richtungen die Hülfe der Rechtsprechung nicht genügen, sondern das Eingreifen der Gesetzgebung erforderlich sein. Bis zu welchem Umfange dürfen füglich Abänderungswünsche gehen, um Aussicht auf ihre Verwirklichung zu haben?

§ 34. Begrenzung der Abänderungsvorschläge.

Daß gesetzgeberisch das R.-G. vom 7. Juni 1871 § 1 fernerhin für nicht anwendbar auf die im Straßenbahnbetriebe eingetretenen Unfälle werde erklärt werden, was allerdings aus der Mitte der Straßenbahnunternehmer wiederholt gewünscht worden ist,[1]) läßt sich nicht erwarten. Denn der dem Haftpflichtgesetze zu Grunde liegende Gedanke, daß für die Vernichtung wirthschaftlicher Güter derjenige aufzukommen hat, in dessen Betriebe sie verursacht wurde, ist inzwischen auf gesellschaftswirthschaftlichem Gebiete weiter verfolgt,[2]) überdies sittlich und wirthschaftlich voll berechtigt.[3]) Dazu tritt, daß im Gefühle ihrer Verantwortlichkeit die Leiter von haftpflichtigen Betrieben größere Sorgfalt bei Auswahl ihrer Bediensteten anzuwenden,[4]) die Betriebsaufsicht zu verschärfen, Betriebseinrichtungen zu verbessern und Unfallverhütungsschutz zu treffen pflegen.

Die gesetzgeberische Beseitigung der Haftpflicht könnte um-

---

[1]) K. Hilse: Betriebsunfälle § 2 S. 2, § 20 S. 77; Giesecke a. a. O. VII 4.

[2]) R.-G. v. 15. Juni 1883, 6. Juli 1884, 28. Mai 1885, 5. Mai 1886, 11. und 13. Juli 1887.

[3]) Oben § 8 S. 32—34. Derselbe hat übrigens in anderen Staaten Anerkennung und Durchführung gefunden z. B. in Oesterreich durch G. v. 28. Dezember 1887.

[4]) Oben § 6 S. 24, § 8 S. 33.

gekehrt — wenn vielleicht auch nur vereinzelt — die Leiter ertragsloser Betriebe aus einseitigen Sparsamkeitsrücksichten zum Nachlassen in der Unfallverhütungsfürsorge verleiten und damit die Gefahrenzunahme begünstigen. Aus dieser nahe liegenden Besorgniß würde die gesetzgeberische Beseitigung der Haftpflicht für die Entwickelung des Straßenbahnwesens sogar verhängnißvoll werden können. Erfahrungsgemäß haben nämlich die Staats- und Gemeindebehörden[5]) nach gewonnener Erkenntniß der den Straßenverkehr regelnden Gewalt der Straßenbahnen und der hinter der ursprünglichen gewaltigen Ueberschätzung erheblich zurückgebliebenen Gefährlichkeit der Straßenbahnen für die allgemeine Verkehrssicherheit bestandene Vorurtheile und übertriebene Forderungen fallen lassen, welche anfänglich der Anlage von Straßenbahnen und der zweckmäßigen Gestaltung des Straßenbahnnetzes zum Nachtheil des allgemeinen Verkehrs fast allerwärts erschwerend im Wege standen. Eine in Folge leichtfertiger Betriebsleitung herbeizuführende Gefahrensteigerung gegen jetzt könnte leicht die geschwundene Besorgniß wieder wachrufen und selbst unbetheiligten vorsichtigen Unternehmern gegenüber neue Schwierigkeiten bereiten lassen. Zum Schutze der Straßenbahnen gegen unbillige Verantwortlichkeit und zur Erhaltung ihrer wirthschaftlichen Leistungsfähigkeit ist die völlige Beseitigung der Haftpflicht sogar nicht einmal nothwendig, da hierfür schon vereinzelte mit ihrem Grundgedanken wohl vereinbare sachgemäße Ergänzungen bezw. Abänderungen einerseits durch Erweiterung des Einwandsrechtes, andererseits durch Ausdehnung der Haftpflicht auf anderweite Straßenfuhrbetriebe genügen würden.

I. Erweiterung des Einwandsrechts.

§ 35. Im Allgemeinen.

Die Befreiung von der Haftpflicht zu bewirken, hat die Gesetzgebung nur den beiden Einreden: höherer Gewalt und

[5]) K. Hilse: Betriebsunfälle § 3 S. 3 und in der Zeitschr. f. Lok. u. Straßenbahnw. VII 62.

eigenen Verschuldens zugestanden. Dieselben reichen bei den eigenthümlichen Umständen, welche im Pferdebahnbetriebe Unfälle herbeiführen können, nicht aus, wenngleich sie den deutschen Betrieben während der Jahre 1882—85 in 1139 von 1392 also in 81,80 % Fällen zu Gute gekommen sind.

Dagegen haben die 253 zur Entschädigung gelangten Fälle doch immer noch 88 125,25 Mark sofortige Aufwendung erfordert und 15 Rentenverbindlichkeiten in Höhe von jährlich 5689 Mark erzeugt, so daß in dieser Fällezahl das gesetzliche Einwandsrecht nicht ausgereicht hat. Indem sich unter den Entschädigten jedenfalls 48 Kinder im Alter unter 7 Jahren und 37 durch das Anfahren anderer als Pferdebahnwagen Verunglückte befinden, so daß der Unfallanlaß theils auf eigene, theils auf fremde Thätigkeit zurückzuführen ist, und ohne deren Hinzutritt durch den Betrieb nicht gegeben sein würde, hat mindestens in diesen Fällen eine ungebührliche Ueberlastung der Straßenbahnbetriebe stattgefunden.[1])

In einem anderen Theile der zur Entschädigung gelangten Fälle trug der Umstand, daß dem Betriebsunternehmer die schwierige Beweislast für die den Einwand begründenden thatsächlichen Unterlagen aufgebürdet wird, die Schuld, indem er mißglückt war. Letzteres wird häufig der Fall sein. Denn dem Vorgange pflegen höchst selten die Betriebsleiter persönlich beigewohnt zu haben. Sie müssen sich überwiegend auf die Wahrnehmung und Mittheilung der Führer und Begleiter ihrer Wagen stützen. Diesen fehlt meist das richtige Verständniß, auf welche einzelnen den Hergang bildenden Umstände seinerzeit der Erkenntniß-Richter Werth legen wird, um den thatsächlichen Verlauf des Vorgangs zu erkennen und festzustellen. Außerdem vollziehen sich die Vorgänge meist so schnell und plötzlich, daß die Bediensteten, deren Aufmerksamkeit durch andere Dienstverrichtungen in Anspruch genommen ist, die einzelnen in einander greifenden Erscheinungen nicht genau verfolgt haben. Dazu tritt ihre Bestürzung durch den Vorgang, die erfahrungsgemäße Abneigung der Fahrgäste und Straßengänger zur Angabe ihrer Namen, was deren Anrufen zur Zeu-

---

[1]) Weitere Einzelheiten in K. Hilse: Betriebsunfälle S. 54—58.

genschaft vereitelt, endlich die richterlicherseits vielfach eintretende Beanstandung der Glaubwürdigkeit der Betriebs-Angestellten wegen ihres Abhängigkeitsverhältnisses zum Unternehmen. Aus alledem gestaltet das Aufbürden der Beweislast sich zu einer nicht zu unterschätzenden Gefahr für die Betriebsunternehmer, die Befreiung von der Haftverbindlichkeit wegen Beweisfälligkeit zu verlieren. Gleichwohl läßt sich auf eine gesetzgeberische Aenderung der Beweisrolle nicht rechnen. Sie wurde dem Betriebsunternehmer aus nicht zu unterschätzenden ethischen Gründen aufgebürdet. Jeder dahin gerichtete Versuch würde erfolglos bleiben.[2])

Anders steht es mit etwaigen Anträgen auf Erweiterung des Einwandsrechtes durch das Zulassen weiterer gleich wirksamer Einreden. Denn den Straßenbahn-Betriebsunternehmer für Unfälle verantwortlich zu machen, welche nur durch einen zeitlichen Zusammenhang zu seinem Betriebe in Verbindung stehen, während sie nachweisbar auf außerbetriebsgemäße Ereignisse zurückzuführen sind[3]), ihm also die Haftverbindlichkeit für das Verschulden fernstehender dritter Personen aufzubürden, widerstreitet sicher dem Rechtsgefühle. Vornweg bleibt indeß zu prüfen und festzustellen, inwieweit die vorhandenen thatsächlich unausreichend sind.

§ 36. 1. Einwand des „eigenen Verschuldens“.

Zur Begründung[1]) des Einwandes eigenen Verschuldens gehört der Nachweis einer willensfreien Selbstthätigkeit bezw. Unthätigkeit des handlungsfähigen Verletzten, welche ihm als Verschulden angerechnet werden kann, und ohne deren Hinzutritt zu den sonstigen Umständen der Unfall muthmaßlich ausgeblieben sein würde. Eine solche ist für die 3 Berliner Betriebe[2]) und Jahre 1882—1887 in folgender Fällezahl festgestellt beim

---

[2]) Förster a. a. O. § 151 (II 461) und oben § 3 S. 14.

[3]) Nach österr. G. v. 5. März 1869 werden Eisenbahn-Unternehmungen von der Haftpflicht durch den Beweis befreit, daß das Ereigniß durch eine unabwendbare Handlung einer dritten Person verursacht wurde.

[1]) Vergl. § 21 S. 92, § 22 S. 95, § 23 S. 100. Dazu Eger a. a. O. 135 ff. Giesecke a. a. O. VII 40.

[2]) Oben § 19 S. 84.

Beim	1882—1887 überhaupt	1882—1887 eigene Schuld		1882—1885 überhaupt	1882—1885 eigene Schuld		1886 u. 1887 überhaupt	1886 u. 1887 eigene Schuld	
		abs.	%		abs.	%		abs.	%
Absteigen	1981	1961	98.99	952	951	99.89	1029	1010	98.15
Aufsteigen	536	533	99.44	260	260	100.00	276	273	98.01
Fallen vom Wagen	223	94	42.15	101	45	44.55	122	49	40.16
Laufen in d. Pferde	419	346	82.58	239	197	82.43	180	149	82.78
Einwirken fremder Fuhrwerke	161	21	13.04	76	13	17.11	85	8	9.41
Sonstige Ursachen .	30	9	30.00	16	5	31.25	14	4	28.51
Zusammen	**3350**	**2964**	88.48	**1644**	**1471**	89.47	**1706**	**1493**	87.51

Insofern das Verschulden jedoch ein eigenes sein soll, ist der Einwand unanwendbar, so oft der Verletzte selbst schuldlos ist, d. h. sich nicht in eigenem Verschulden befindet, indem das nachweisliche Verschulden anderer (dritter) Personen nicht die Befreiung des Betriebsunternehmers von der Haftpflicht zur Folge hat, und wird der Betriebsunternehmer ferner, wenn der Verletzte etwa durch eigenes Verschulden seinen Unfall verursacht und dadurch zugleich die Verletzung anderer — schuldloser — Personen herbeiführte,[3]) nur jenem ersten, durch eigenes Verschulden Verunglückten, nicht aber auch den anderen Verletzten gegenüber haftfrei.

Damit bleibt sein Schutz gegenüber dem Verletzten bei den nachgewiesenermaßen[4]) nicht seltenen Unfällen aus, welche auf das vorsätzliche oder fahrlässige Eingreifen dritter Personen bezw. fremder Fuhrwerke zurückzuführen sind, wenn z. B. Jemand vor-

---

[3]) Hierher sind zu rechnen 14 Fälle, in welchen Erwachsene (6 Männer, 8 Frauen) mit Kindern auf dem Arm oder an der Hand rollende Pferdebahnwagen verlassen oder bestiegen haben und beim eigenen Fallen die Kinder mit zu Falle brachten (vergl. § 21 S. 94), oder mit solchen kurz vor den Pferden die Gleise kreuzten, der Gefahr aussetzten, oder sie unbeaufsichtigt auf den Straßendamm verkehren ließen. Vergeblich eifern die Tagesblätter (z. B. Staatsbürgerzeitung 1888, Nr. 173 B) gegen derartes Verhalten der Eltern. Vergl. dazu österr. G. v. 5. März 1869 § 2 und S. 147 Anm. 3.

[4]) Oben § 22 S. 95, § 24 S. 102, § 25 S. 105, § 27 S. 112. 113, § 48 S. 114.

sätzlich Steine gegen die Scheiben vorüberfahrender Pferdebahnwagen wirft, wodurch diese zertrümmert und durch die herumfliegenden Glassplitter Fahrgäste verletzt werden, oder wenn Jemand gewaltsam Fahrgäste vom Pferdebahnwagen herabstößt bezw. herabzieht,[5]) oder wenn er vorsätzlich bezw. grob fahrlässig unter Außerachtlassen der ihm berufsgemäß obliegenden Aufmerksamkeit dergestalt gegen Pferdebahnwagen anfährt, daß Fahrgäste unmittelbar[6]) oder mittelbar[7]) Verletzungen davontragen, oder muthwillig Gegenstände in die Schienenrille einfügte,[8]) wodurch Entgleisungen und in weiterer Folge Verletzungen entstehen. Ebenso wenig hilft er zur Ablehnung eines Schadenanspruchs wegen Verletzung eines durch unverständiges Verhalten[9]) verunglückten Kindes im Alter unter 7 Jahren, weil, wenn selbst die Eltern durch mangelhafte Aufsicht ein Verschulden begangen haben, dies doch nur ein solches der Eltern ist, so daß, da dem Kinde selbst die unverständige Selbstthätigkeit zum Verschulden nicht angerechnet, das Verschulden der Eltern aber als eigenes Verschulden des Kindes nicht angesehen werden,[10]) die Haftverbindlichkeit bestehen bleiben würde, zumal sie, was später nachgewiesen werden wird, jedenfalls auch nicht unter den Begriff der höheren Gewalt gebracht werden kann.

Andererseits legt das Gesetz die aufhebende Wirkung schlechtweg dem eigenen Verschulden bei, ohne einen Unterschied nach dessen Grade, nach dessen größerem oder geringerem Umfange[11]) und Einflusse auf das Hervorbringen und Gestalten des schädlichen Ereignisses zu machen. Deshalb ist es kaum richtig, die landesgesetzlichen Unterscheidungen zwischen Vorsatz, grobem und leichtem Verschulden und Fahrlässigkeit[12]) in das Reichsgesetz hineinzuinter-

[5]) In Berlin 7 Mal nach § 22 S. 95.

[6]) Oben § 24 S. 102.

[7]) Oben § 22 S. 95.

[8]) Oben § 22 S. 95.

[9]) K. Hilse: Betriebsunfälle S. 54, oben § 35 S. 146, unten § 39 S. 161. Giesecke a. a. O. VII 40.

[10]) Urt. d. R.-G. v. 2. Dezember 1879, 13. April 1880 und 23. Mai 1882. (Eisenbahnrechtl. Entsch. I S. 31 und 151, II S. 292.)

[11]) Eger a. a. O. 137, Endemann (III. Aufl.) 58, Kah a. a. O. 54, v. Weinrich a. a. O. 159.

[12]) Urt. d. R.-O.-H.-G. vom 27. Juni 1877 (D. E.-Z. 1877 Nr. 83) und d. R.-G. vom 13. Juli 1880. (Fenner und Mecke, Arch II 67, Eisenbahnrechtl. Entsch. II 264). 15. November 1884, sowie diese S. 151 Anm. 17.

pretiren und damit in den verschiedenen Rechtsgebieten abweichende Grundsätze für Anwendbarkeit des Einwandsrechtes zu schaffen. Vielmehr muß die Thatsache genügen, daß der allgemein übliche und erforderte Grad von Aufmerksamkeit, der von jedem Vernünftigen und Zurechnungsfähigen bei Vornahme seiner Handlungen unter den obwaltenden Verhältnissen vorausgesetzt werden muß, nicht beobachtet worden ist[13]). Die selbstverschuldete Trunkenheit[14]) wird deshalb für den in diesem Zustande erlittenen Unfall den Einwand des eigenen Verschuldens nicht ausschließen lassen.

Auf Voreingenommenheit gegen den Pferdebahnbetrieb beruht der dahin zum Ausdruck gelangte Rechtsirrthum, daß eine Handlung, welche unter gewöhnlichen Umständen als eine schuldbare Gefährdung des eigenen Lebens erscheint, in dem fraglichen Falle aber erfolgt ist, um ein anderes Menschenleben zu retten, als eine nicht schuldbare zu erachten und die Haftpflicht der Betriebsunternehmer zu beseitigen nicht geeignet sei[15]). Dem Gesetzgeber hat es ganz gewiß ferngelegen, die Pferdebahnen opferpflichtig für zwar löbliche, aber unvorsichtige, zu Gunsten Dritter ausgeführte Handlungen zu machen. Es handelte sich um den Unfall eines Steinträgers, der, um ein durch ein übermäßig schnell fahrendes Privatfuhrwerk gefährdetes Kind zu retten, zu Berlin in der Brunnenstraße rückwärts tretend unter einen bergab fahrenden Pferdebahnwagen gerieth, dessen Kutscher rechtzeitig das polizeivorschriftsgemäße Warnungssignal gegeben hatte.

Die Auffassung des Reichs-Ober-Handels-Gerichts ist deshalb jedenfalls sachwidrig und verfehlt. Denn insofern durch Nichtbeachtung polizeilich vorgeschriebener Verhaltungsmaßregeln Zwecks eigener Sicherheit und der Uebertretung des Polizeiverbotes der Unfall verursacht ist, war civilrechtlich der Einwand des eigenen Verschuldens ausreichend begründet. Daß dieser Uebertretung ein sittlicher Beweggrund untergelegen, kann den Einwand

---

13) Urt. d. R.-G. v. 21. Mai 1880 (Eisenbahnrechtl. Entsch. I 175).

14) In Berlin 8 beim Fallen von Wagen (§ 22 S. 95), 12 in trunkenem Zustande (§ 27 S. 112). Vergl. K. Hilse: Betriebsunfälle 54.

15) Urt. d. R.-O.-H.-G. v. 6. Mai 1876 (Entsch. XX 135) und vom 4. Septbr. 1878 (D. E.-Z. 1878 S. 1034).

des eigenen Verschuldens nicht beseitigen. Auf Kosten der Eisenbahnen sittliche Verpflichtungen zu verwirklichen, dürfte weder gerecht noch billig erscheinen. Glaubt Jemand aus Gründen der Humanität sich über die bestehenden Sicherheitsvorschriften hinwegsetzen zu müssen, so liegt rechtlich kein Grund vor, den daraus entspringenden Schaden der Eisenbahn zur Last zu legen[16]).

Ob die Rechtsprechung des Reichsgerichts vorkommenden Falles die beregte Auffassung zu der ihrigen machen wird, bleibt zwar abzuwarten, ist indessen jedenfalls nicht unwahrscheinlich, da sich auch in seinen Urteln das Bestreben abspiegelt[17]), größtmöglich zu Gunsten der Verletzten zu entscheiden, sich also auf dem für die Befriedigung des Rechtsgefühles und das Erhalten gesunder Rechtszustände höchst bedenklichen Standpunkte zu bewegen, welchen das Reichs-Versicherungs-Amt als Spruchbehörde vertritt, indem es in dem Bestreben, die Fürsorge aus U.-G. vom 6. Juli 1884 bezw. 28. Mai 1885 den Verletzten zukommen zu lassen, so oft nur der geringste ursachliche Zusammenhang zwischen Schaden und Betrieb herstellbar ist, dem Begriffe „eigenes Verschulden" eine so enge, der gröbsten Leichtfertigkeit und dem Muthwillen Vorschub leistende Auslegung giebt, daß es z. B.[18]) am 4. Februar 1887 das Turnen an einer im Betriebe befindlichen Welle, am 29. April 1887 übermüthiges Ringen auf dem glatten Fußboden einer Zuckerfabrik zwischen Mitarbeitern, am 23. September 1887 Ertrinken beim Kahnfahren, am 22. November 1887 das in Folge muthwilligen Ringens herbeigeführte Fallen in eine Kalkgrube für ersatzpflichtige Betriebsunfälle und den Wegfall der Ersatzverbindlichkeit wegen eigenes Verschulden für ausgeschlossen zu erklären vermocht hat.

---

[16]) Ebenso Eger a. a. O. 152.

[17]) z. B. Urt. d. R.-G. v. 22. Juni und 28. September 1880, 20. Januar und 9. Juni 1885 (Entsch. II 8, III 1, XIII 9, XIV 254).

[18]) Rekursbescheide 281. 354. 410. 455 in den amtlichen Nachrichten des Reichsversicherungs-Amtes.

2. Einwand der „höheren Gewalt".

§ 37. a) Begriff der „höheren Gewalt".

Die einzelnen Merkmale des Rechts-Begriffs „höhere Gewalt" haben Gesetzgebung[1]), Rechtswissenschaft[2]) oder Rechtsprechung bisher nicht festgestellt. Dabei ist er jedoch keineswegs neu, nicht etwa erst durch das Handelsgesetzbuch[3]) in die Rechtssprache aufgenommen, sondern bereits dem preuß. allg. Landrecht[4]) und anderwärts[5]) bekannt.[6]) Man greift schwerlich fehl, die römisch-rechtliche vis major[7]) oder französisch-rechtliche force majeure[8]) darin wieder zu erkennen, zumal das H.-G.-B. (vis major) beifügt.

Für die Begriffbestimmung und die Feststellung der einzelnen

---

[1]) Sten. Ber. I 441. 445. 451. 589, III 71. Vergl. unten § 38.

[2]) Eger a. a. O. 166ff. In einem eigenthümlichen Sinne Abegg: Lehrb. d. Strafrechtswissenschaft § 82 S. 130.

[3]) Art. 395, 607 mit Prot. dazu 4705—31. Preußischerseits war vorgeschlagen: „äußerer Zufall".

[4]) I 18 §§ 760. 762, 21 §§ 209. 301. 302. 307, 22 §§ 37. 42, II 7 § 444. Daneben kennt es allerdings: unverschuldeten I 18 § 762, äußeren I 21 § 500, II 8 § 1734, unvermeidlichen I 21 § 207, unabwendbaren I 14 § 36, ungewöhnlichen I 5 § 261 Zufall, unabwendbare Gewalt- und Uebermacht I 5 §§ 322. 365, außerordentliche Unglücksfälle I 21 §§ 478. 479. 518, sowie A. G.-O. I 8 § 26 „äußere, zufällige, unvermeidliche Umstände" scheinbar zur Bezeichnung der nämlichen Erscheinung, während unter „erhebliche Hindernisse" im Sinne A. G.-O. I 14 § 71 mit Anh. §§ 124. 125 etwas Anderes gemeint ist. S. auch Bornemann: System d. pr. Allg. Landrechts II 311, Dernburg a. a. O. § 69 II 146, Förster, a. a. O. I 717, Gräվell: Kommentar z. A. G.-O. III 257, Koch: Lehrb. d. pr. Privatrechts § 140 I 281 und Recht d. Forderungen § 20 I 188.

[5]) Ebenso d. sächs. bürg. G.-B. Art. 157, Oestr. G. v. 5. März 1869 § 2.

[6]) Betr.-Reglem. f. d. preuß. Eisenbahnen v. 17. Febr. 1862 § 19, dagegen z. B. G. über das Postwesen v. 5. Juni 1852 §§ 10. 15, v. 2. November 1867 § 10 und vom 28. October 1871 § 6: unabwendbare Folgen von Naturereignissen.

[7]) l. 3 § 1 D. III 9; l. 13 § 1, l. 30 D XIII 7; l. 9 § 2, l. 25 § 6, l. 33, l. 36 D. XIX 2; l. 17 § 4 D. XIX 5; l. 1 cod. IV 23; l. 1 cod. IV 65; l. 19 cod. VIII 14.

[8]) C. c. Art. 1148. 1631. 1784. 1929. 1934; c. d. comm. I Art. 98. 103 mit I Art. 97. 104 und II Art. 88. Vergl. dazu Zachariä: Handb. d. franz. Civilrechts (Aufl. 6) § 308 II 315 Anm. 15, § 373 II 351 „Uebermacht".

ihn ausmachenden Merkmale ist damit wenig gewonnen. Obschon in den Quellen und bei Schriftstellern[9]) öfter erwähnt, scheint doch vis major kein bestimmt begrenzter Rechtsbegriff gewesen zu sein, da vielmehr gleichbedeutend vis divina und das Griechische θεοῦ βία gebraucht wird, wofür anderwärts wieder sich die Ausdrücke vis naturalis,[10]) fatum,[11]) damnum fatale,[12]) casus major,[13]) oder fortuitus[14]) finden und die Basiliken θεομηνίαν anwenden.[15]) Daß man es in der vis major mit keinem besonderen, genau begrenzten Rechtsbegriff zu thun hat, bestätigt der Umstand, daß unzweifelhaft zur Bezeichnung des nämlichen Ereignisses bald vis major und damnum fatale,[16]) bald vis divina und casus fortuitus[17]) unmittelbar hinter einander gebraucht werden.

Vis major oder divina nannten die römischen Juristen[18]) jedes von Außen gekommene, menschlicher Einsicht unvoraussehbare bezw. mit menschlichen Kräften unabwendbare nachtheilige Ereigniß, oder dessen Ursache. Seine Merkmale würden also bilden: 1. ein außerhalb der Thätigkeit des Betroffenen oder des von ihm vertretbaren Stellvertreters liegendes Ereigniß, 2. das Fehlen seines Verschuldens, 3. Unvoraussehbarkeit und 4. Unabwendbarkeit.

---

9) Gellius XIX Kap. 11; Plinius XIX Kap. 28; Kolumella I Kap. 7; Seneca IV vorletztes Kap.

10) l. 59 D. XIX 2.

11) l. 11 §§ 4. 5 D. IV 4.

12) l. 3 § 1 D. IV 9, l. 5 § 4 D. XIII 6, l. 52 § 3 D. XVII 2, l. 2 § 1 D. XVIII 6.

13) l. 1 § 4 D. XLIV 7, l. 7 pr. D. II 13, § 2 J. II 14.

14) l. 2 § 7 D L 8, l. 24 § 3 D. XXXIX 2.

15) Glück: Kommentar § 325 IV 365 Anm. 13 hält vis major für den stehenden Ausdruck zur Bezeichnung der von einer unabwendbaren Natur-Wirkung herrührenden Unglücksfälle im Gegensatz zu einer durch menschliche Handlungen bewirkten.

16) l. 24 § 3 4 D. XXXIX 2, l. 2 § 1 D. XVIII 6.

17) l. 3 § 1 D. IV 9.

18) l. 30 D. XIX 2: extrariam vim utrosque excipere voluisse. Ulpian l. 2 § 7 D. L 8: quia fortuitos casus nullum humanum consilium providere potest. Alexander imp. l. 6 pr. cod. IV. 24: quum praevidere non potuerant. Gajus l. 1 § 4 D. XLIV 7: cui humana infirmitas resistere non potest. Ulpian l. 24 § 8 D. XXXIX 2: cui nulla ope occurri poterit.

Daß die Ursache des Ereignisses ihrem Wesen nach unerkannt sein, und daß das Ereigniß außerhalb des Bereiches jeder auch fremden menschlichen Thätigkeit liegen müsse, war kein wesentliches Erforderniß. Es werden vielmehr räuberische[19]) und feindliche[20]) Angriffe, der Schiffsraub,[21]) die Flucht der Sklaven,[22]) welche sämmtlich auf freien und willkürlichen menschlichen Handlungen beruhen, ausdrücklich für Fälle der vis major erklärt. Mithin brauchte das die vis major darstellende Ereigniß nicht nothwendig in dem Wirken einer übermenschlichen Naturkraft zu bestehen. Es genügte eine für den Betroffenen unwiderstehliche menschliche Thätigkeit.

Der Beweispflichtige braucht im ersteren Falle nur das eingetretene Ereigniß, muß im letzteren aber außerdem dessen Unwiderstehlichkeit nachweisen. In dem nachtheilige Ereignisse erzeugenden übermenschlichen Walten (nach Plinius violentia, quae de coelo venit) wurden wieder unterschieden, Witterungserscheinungen (tempestates, quae ab horridis fideribus exeunt),[23]) als welche Hagelschlag (grandinis), Sturmwind hervorgehoben sind, und Naturkräfte (vires naturales)[24]) im engeren Sinne, zu denen das Anschwellen der Flüsse,[25]) Feuer-[26]) und Einsturz-Schäden,[27]) Erdbeben,[28]) Schiffbruch,[29]) Krankheiten,[30]) aber auch Verwüstungen durch Dohlen, Krähen und Heuschrecken[31]) gerechnet werden. Dabei blieb der Einfluß unerwähnt, welcher eine die Entstehung des Natur-Ereignisses beeinflussende menschliche Mit-

---

19) l. 52 § 3 D. XVII 2, l. 18 D. XIII 6, l. 1 § 4 D. XLIV 7, l. 6 cod. IV 24.

20) l. 15 § 2 D. XIX 2.

21) l. 3 § 1 D IV 9, l. 18 D. XIII 6.

22) l. 11 § 5 D. IV 4, l. 18 D. XIII 6.

23) Plinius 18. 28. 69 no. 1 mit l. 15 § 2 D. XIX 2, l. 24 § 4 D. XXXIX 2, l. 59 § 1 D. VII 1.

24) l. 59 D. XIX 2.

25) l. 15 § 2 D. XIX 2.

26) l. 18 D. XIII 6, l. 1 § 4 D. XLIV 7, l. 15 § 3 D. XIX 2.

27) l. 11 § 5 D. IV 5, l. 1 § 4 D. XLIV 7.

28) l. 15 § 2, l. 59 D. XIX 2.

29) l. 3 § 1 D. IV 9.

30) l. 18 D XIII 6, l. 11 § D IV 4.

31) vis graculorum, sturnorum l. 15 § 2 D. XIX 2, locustarum l. 18 cod. IV 65.

wirkung, z. B. dem fahrlässigen oder absichtlichen Anlegen des Feuers, dem Aufstauen des Wassers bei Ueberschwemmungen, dem Einstellen eines seeuntüchtigen Schiffes beim Schiffbruch zuzugestehen sei. Jedenfalls würde derarte Nebenumstände der zu erweisen haben, welcher das Walten „höherer Gewalt" leugnet.

Als Fälle der vis major, die bloß in Aeußerungen menschlicher Thätigkeit beruhen, werden der Einfall von Raubbanden und Feinden,[33]) Ueberwältigung durch Korsaren,[34]) und Flucht der Sklaven[35]) aufgezählt.

Dagegen war den römischen Juristen nicht etwa schon jeder unvermuthet oder aus unbekannten Ursachen eingetretene Zustand, jedes Wirken einer übermenschlichen Naturkraft, jeder Erfolg eines mit menschlichen Kräften nicht abwendbar gewesenen Ereignisses vis major. Vielmehr unterschied man: casus und vis major. Ersterer im weiteren Sinne jeden unerwartet oder aus unbekannten Gründen eingetretenen Zustand oder Erfolg und Ausgang eines Ereignisses bezeichnend bildet in dieser Bedeutung den Gattungsbegriff, dessen Abarten die vis major und der casus im engeren Sinne sind, welcher schon dann vorliegt, wenn der Erfolg einer mit freier Willensbestimmung vorgenommenen Handlung durch einen von dem Willen des Thäters unabhängigen Umstand anders ausgefallen als beabsichtigt ist, und es überdies an einem ursächlichen Zusammenhang zwischen der vorhergegangenen Willensbestimmung und dem Ereignisse bezw. Umstande fehlt, von welchem die nachtheilige Wirkung ausgegangen.

Dem casus wird deshalb der Schaden beispielsweise durch Herabfallen eines mangelhaft befestigten Dachsteines oder Umstürzen altersschwacher Bäume[36]) oder an den unzulässigerweise auf eine Reise mitgeschleppten Leihsachen[37]) zugeschrieben, indem das unterscheidende Merkmal zwischen casus und vis major darin liegt, daß casus den nicht gewollten Erfolg einer freiwillig unternommenen oder unterlassenen Handlung, sowie den durch

---

[33]) l. 15 § 2 D. XIX 2, l. 1 § 4 D. XLIV 7, l. 18 D. XIII 6.
[34]) l. 3 § 1 D. IV 9, l. 18 D. XIII 6.
[35]) l. 11 § 5 D. IV 9.
[36]) l. 24 § 4 D. XXXIX 2.
[37]) l. 18 D. XIII 6.

diese Handlung verursachten Eintritt eines außergewöhnlichen Ereignisses, also ein zwar nicht in seinem Erfolge aber doch in seinem Eintritte abwendbar gewesenes schädliches Ereigniß bezeichnet, während zum Wesen der vis major verlangt wurde, daß nicht bloß der Erfolg, sondern auch der Eintritt des nachtheiligen Ereignisses außerhalb der Berechnung und Thätigkeit des davon Betroffenen liegen müsse.

In der gemeinrechtlichen Praxis ist deshalb niemals zweifelhaft gewesen[38]), daß nur ein solches Ereigniß als die Haftpflicht beseitigende vis major gelten könne, dessen Eintritt sich weder als die Nachwirkung einer früheren Handlung des Haftpflichtigen gestaltet, noch von der Art ist, daß gewöhnliche Vorkehrungen dagegen geholfen haben würden. Im Gegentheile hat, so oft das unerwartete Ereigniß bei gehöriger Vorsicht unschädlich, oder die Schädlichkeit einer Handlung bei gewöhnlicher oder, war der Handelnde ein Sachverständiger, bei vorzüglicher Aufmerksamkeit voraussehbar gewesen wäre, die Praxis regelmäßig den daraus entstandenen Schaden für ein den Haftpflichtschuldner treffendes, von ihm vertretbares Versehen erklärt. Daraus folgt, daß jeder Schaden, welcher sich auf Fahrlässigkeit im Fahren, Untauglichkeit des verwendeten Fahrzeuges, Ueberfrachten, Säumniß bei Ausführen der Beförderung oder auf irgend welche Handlung oder Unterlassung des Betriebsunternehmers oder dessen Bedienstete zurückführen läßt, von dem Betrieb zu tragen sein würde.

Höhere Gewalt im neueren Rechte soll sicher keine andere Bedeutung[39]) haben, so daß sie zu begrenzen ist als ein Ereigniß, dessen Ursache und Entstehung unverschuldet, dessen Eintritt unvoraussehbar, dessen Wirkung und Erfolg nicht abwendbar gewesen ist[40]). Das Fehlen eines dieser drei Merkmale benimmt dem Ereigniß jedoch die Eigenschaft der höheren Gewalt.

---

[38]) M. s. z. B. Seuffert: Archiv IV 40. 114 (Lübeck), Busch: Archiv X 285 (Krakau).

[39]) Im Sinne d. G. v 7. Juni 1871 soll sie allerdings mit „unabwendbaren, äußeren Zufall“ gleichbedeutend sein nach Urt. d. R.=G. v. 15. Januar 1881 (Seuffert: Archiv N. F. VI 268) und Eger a. a. O. 116, Endemann a. a. O. 27. M. vergl. oben S. 152 Anm. 3. 4. 6.

[40]) Reichs=Ober=Handelsgericht verlangte das Bestehen zweier objektiven Requisite, 1. die Unabwendbarkeit des Ereignisses durch die nach Lage des

Daß zu ihrer Herstellung neben den Aeußerungen eines höheren, als des menschlichen Wesens, oder einer übermenschlichen Naturkraft[41]) in Uebereinstimmung mit den Ansichten der römischen Juristen auch menschliche Thätigkeit ausreichend ist, sobald ihr Eingreifen unverschuldet, unvorhergesehen und in ihrem Erfolge unabwendbar war, hat die Rechtsprechung neuerdings ausdrücklich anerkannt.[42])

§ 38. b) Auf „höhere Gewalt“ zurückführbare Straßenbahn-Unfälle.

Umgekehrt legt die neuere Rechtsprechung aber auch keineswegs jedem Naturereignisse die Eigenschaft der höheren Gewalt bei, verlangt vielmehr, daß es mit demjenigen Grade menschlicher Vorsicht und Bemühung nicht abzuwenden sei, welcher nach der allgemeinen Verkehrsanschauung zu dem zu erreichenden Erfolge in einem vernünftigen Verhältnisse steht und sich innerhalb der Grenzen des vernünftigen Verkehrswillens bewegt.[1])

Im Wesentlichen auf diesen Grundlagen beruhend unterordnet der höheren Gewalt das Reichs-Versicherungsamt von Naturereignissen[2]), z. B. Blitzstrahl, Hitzschlag, Glatteis, sowie von menschlichen Thätigkeiten das Herabstürzen infolge Fehltritts.[3]) Das Reichsgericht bezeichnet das Entgleisen,[4]) das Aus-

---

Falles gebotene Vorsicht und 2. die Unüberwindlichkeit des eingetretenen Ereignisses bezw. seiner Schadenfolgen durch menschliches Bemühen nach Urt. v. 4. Mai 1871, v. 12. November 1872, v. 4. Februar 1873, v. 13. Januar 1874 (Entsch. II 247, VIII 26 u. 159, XII 107).

[41]) Nur solchen legt die Eigenschaft der „höheren Gewalt“ bei Urt. d. Komm. u. Adm.-Koll. in Königsberg v. 20. Februar 1863 (Busch: Archiv f. H.-R. I 407, IV 409), aber nicht jeder solchen Urt. d. bayer. Hand.-App.-G. v. 21. November 1864 (Busch V 337) u. d. App.-G. zu Stettin v. 8. September 1866 (Busch X 384). M. vergl. S. 152 Anm. 6; 153 Anm. 15.

[42]) Vergl. oben § 7 S. 27 Anm. 7 und unten § 38 Anm. 4—13.

[1]) Eger a. a. O. 123.

[2]) Rek. Besch. v. 21. März 1887, 14. November 1887, 13. Dezember 1886 und 15. März 1887 Nr. 317, 445, 247, 324.

[3]) Rek. Besch. v. 26. April 1887 Nr. 353.

[4]) Urt. v. 8. April 1885 (Entsch. XIII 17). Ebenso bayersch. Ob.-L.-G. München am 14. Juli 1885.

strömen von Kohlenstaub,[5]) den Verlust der Signalbrille[6]), das Umfallen von Wagen,[7]) das Einspringen von Eisenspähnen ins Auge,[8]) das Fallenlassen von Säcken seitens der Mitarbeiter,[9]) das Scheuwerden des Pferdes,[10]) das ungewöhnliche Anstürmen der ihrer Beförderung harrenden Menge auf einen einfahrenden Zug,[11]) plötzlicher Eintritt einer Geistesstörung[12]) als Fälle der höheren Gewalt.

Scheinbar würde also nach der heutigen Rechtsprechung die Vertretungsverbindlichkeit der Betriebsunternehmer für die Handlungen dritter Personen und für Naturereignisse durch das Erheben des Einwandes der „höheren Gewalt" wirksam abgelehnt werden können, so oft solche bei irgend möglicher, durch die Umstände gebotener Vorsicht weder abgewendet noch in ihren Folgen unschädlich gemacht werden konnte.

Für welche im Betriebe der Straßenbahn eintretbaren Unfälle bietet also die Bezugnahme auf „höhere Gewalt" dergestalt Schutz, daß durch die Erhebung des bezüglichen Einwandes ein obsiegliches, d. h. die Ablehnung der Haftpflicht begründet erklärendes Urtel zu rechnen ist?

Daß diejenigen Personen, welche infolge eines im Pferdebahnwagen eingetretenen Krankheitsanfalls (Schwindel, Ohnmacht, Krämpfe) sterben oder verletzt werden, selbst dann nicht anspruchsberechtigt sind, wenn der nachtheilige Erfolg etwa erst durch ihr Herabfallen vom Deck oder Perron bezw. ihr Fallen gegen Scheiben oder gegen die Wagenbekleidung entstanden sein sollte, ist kaum bedenklich, weil jenes Naturereigniß eben unvorausſehbar und unabwendbar gewesen ist, sich dabei jedoch als der thatsächliche Unfallsanlaß gestaltet, indem das Herabfallen pp. doch erst einen Nebenumstand des ganzen Vorganges ausmacht.

---

[5]) Urt. v. 29. März 1884 (Entsch. XI 146).

[6]) Urt. v. 10. Juli 1880 mit 10. Februar 1880 (Entsch. II 85, I 52).

[7]) Urt. v. 21. Dezember 1880 (Entsch. III 19).

[8]) Urt. v. 3. November 1882 (Entsch. VIII 30).

[9]) Urt. v. 6. November 1883 (Entsch. X 288). Vergl. Bad. L.-R. Art. 1382—1384.

[10]) Urt. v. 15. Januar 1881 (Seuffert: Arch. N. F. VI 268) und 5. Januar 1887 (Entsch. XIX 37) gegen Urt. v. 2. Mai und 1. Oktober 1881 (Eisenb. Arch. 1881 422, 1882 158.

[11]) Urt. v. 27. März 1888 (Selbstverwaltung XV 182).

[12]) Urt. v. 9. Juli 1880 (Braun und Blum: Annalen II 305).

Ohne Erfolg hat man versucht, die Haftpflicht für Unfälle der Kinder unter 7 Jahren durch Berufung auf den Einwand höherer Gewalt abzulehnen. Gerichtsseitig wurde zwar anerkannt, daß die Bahnbediensteten häufig nicht in der Lage sind, die durch Unverstand oder Uebermuth der Kinder, welche plötzlich von unschädlichen Standplätzen aus auf das befahrene Geleise traten, bereiteten Gefahren zu verhindern, andererseits indeß gemeint, daß jene subjective Unmöglichkeit mit dem Begriffe der „höheren Gewalt" nichts gemein habe, sondern nur soviel bewirke, daß der Unfall sich als ein unglücklicher Zufall darstelle, welchen der Betriebsunternehmer ungeachtet des Mangels jeglichen Verschuldens auf seiner Seite gesetzlich vertreten solle.[13]) Diese Auffassung erscheint sachlich richtig, so oft der Gegenstand des durch die plötzliche Sinnesstörung eines Menschen verursachten Schadens die eigene Person, das eigene Gut betrifft, also eine Selbstthätigkeit des Kindes vorliegt, weil dann seine Ursache jedenfalls auf dem eigenen Verhalten nicht auf äußeren Umständen beruht und ganz gewiß nicht Ausschlag gebend ist, ob die *eigene* Handlung aus den in der Person ihres Urhebers liegenden Gründen ihm als Schuld nicht angerechnet werden darf. Denn dem nämlichen Ereigniß kann das Dazwischentreten eines solchen Umstandes nicht die Eigenschaft der „höheren Gewalt" geben, während es anderenfalls solche nicht ausgemacht haben würde. Das Zurückweisen des beregten Versuchs erscheint vielmehr völlig sachgemäß, und eine Aenderung der Rechtsprechung in derarten Fällen aussichtslos, zumal bei weiterer Erwägung des Gegenüberstellens der *höheren Gewalt* und des *eigenen Verschuldens* erkennbar macht, daß alle Vorfälle, welche bei vorliegender Zurechnungsfähigkeit die Unterlage eines *eigenen Verschuldens* bilden würden, dem Begriff *höhere Gewalt* entzogen sein sollen.

Anders stehen die Verhältnisse, wenn *fremde* Thätigkeit z. B. das Abspringen Jemandes mit einem Kinde auf dem Arme die Verletzung des letzteren herbeiführte, überhaupt in allen Fällen

---

13) Urt. d. L.-G. in München I v. 25. Februar 1885, des bayer. O.-L.-G. in München v. 14. Juli 1885 mit R.-G. v. 2. Dezember 1879 (*Fenner* u. *Mecke*: Archiv I 39), 13. April 1880 (Entsch. I 276) und 23. Mai 1882 (Eisenbahnrechtl. Entsch. II 291).

des Eingreifens einer fremden Schuld. Derarte Unfälle lassen sich zwar nicht sämmtlich und unter allen Umständen wohl aber zu einem erheblichen Theile der höheren Gewalt unterordnen. Das im Begriffe der höheren Gewalt liegende Merkmal eines von Außen kommenden Ereignisses, d. h. eines solchen, welches in die an sich vollkommenen und tadellosen Verrichtungen aller Organe der Mannschaft und Betriebsmittel des Unternehmers von Außen störend eingreift und ohne mit den von diesen vorzunehmenden Verrichtungen im Zusammenhange zustehen eine Störung bezw. einen Unfall herbeiführt, liegt hier vor, wenngleich dasselbe durch Menschenkräfte (die Handlung dritter Personen) verursacht worden ist. Es gestaltet sich als höhere Gewalt jedoch nur dann, wenn es dergestalt unabwendbar und in seinen schädlichen Folgen unvermeidlich ist, daß seine Einwirkung auf den Betrieb durch vernünftige und im Bereiche menschlicher Kraft und Vorsorge liegende Vorkehrungen nicht verhindert werden konnte. So wenig, der Fahrgast, welcher in einem Eisenbahnwagen von einem Mitfahrgast ermordet oder durch ein aus der Ferne auf den Zug treffendes Geschoß verletzt wird, Haftpflichtansprüche haben würde, weil derarte Verletzungen mit der eigenthümlich gefährlichen Natur des Betriebes in keinem Zusammenhange stehen, sich vielmehr als Verbrechen auf der Bahn gestalten, für welche deren Unternehmer zweifellos nicht einzustehen hat,[14]) darf die Straßenbahnbetriebsunternehmerin für Unfälle verantwortlich gemacht werden, die durch vorsätzliche oder fahrlässige, für sie unabwend- und unvoraussehbare Handlungen Dritter, z. B. Schleudern von Steinen nach vorüberfahrenden Straßenbahnwagen, Hereinbringen fremder Gegenstände in die Schienenrillen, welche das Entgleisen verursachen mußten, Herunterziehen oder -stoßen der Mitfahrgäste vom rollenden Wagen oder ähnliche Vorgänge herbeigeführt sind, ohne Unterschied, ob deren Urheber die That als Schuld angerechnet werden darf oder nicht. Vielmehr würde es sogar sachwidrig sein, wegen Fehlen der Zurechnungsfähigkeit in der Person des Thäters den Einwand zu verwerfen.[15])

[14]) Eger a. a. O 131; dagegen Sten. Ber. I 590 mit Frantz a. a. O. III, Zimmermann a. a. O. III 231.

[15]) Oesterr. G. v. 5. März 1869 (oben 147 Anm. 3).

Bei den zahlreichen, durch das absichtliche oder grob fahrlässige Anfahren fremder Fahrzeuge gegen Pferdebahnwagen mittelbar oder unmittelbar herbeigeführten Unfällen[16]) steht die Gegenausführung zu erwarten, daß die Eigenthümlichkeiten des Straßenbahnbetriebes, welche das Ausweichen verhindern oder erschweren, mitwirkend zur Entstehung des Unfalles beitragen. Gerade der Umstand, daß die Wagen am Ausweichen behindert sind, läßt das Nichtausweichen aber für unvermeidlich und im weiteren Verfolg den durch das Anfahren des anderen Fahrzeuges herbeigeführten schädlichen Erfolg als unvermeidbaren und unüberwindlichen Einfluß zwar menschlicher, aber deshalb gleichwohl äußerer Gewalt erkennen. Es würde deshalb keineswegs sachwidrig sein, die Haftpflicht für diesbezügliche Unfälle auf Grund des Einwandes höherer Gewalt abzulehnen. In diesem Sinne ergangene Vorentscheidungen fehlen[17]), weshalb eine entgegengesetzte Auffassung des Reichsgerichtes nicht außerhalb des Bereiches der Möglichkeit liegt. Bisher haben die Betriebsunternehmer meist zur Vermeidung der Klage und Prozeßweitläufigkeiten Vergleiche abzuschließen vorgezogen. So hat im Jahre 1887 z. B. die Große Berliner Pferdeeisenbahn-Aktien-Gesellschaft einem Mädchen, welches als Fahrgast eines Pferdebahnwagens durch die eindringende Deichsel eines Bierwagens — dessen Führer dieserhalb wegen fahrlässiger Körperverletzung unter Außerachtlassen seiner Kutscher-Berufs-Aufmerksamkeit mit 2 Monat Gefängniß bestraft worden ist — unmittelbar verletzt war, 2000 Mark, sowie einer durch die Deichsel eines eingedrungenen städtischen Sprengwagens unmittelbar verletzten Frau 100 Mark und hat die Neue Berliner Pferdebahn-Gesellschaft in zwei ähnlich liegenden Fällen, in welchen die Fahrgäste ihrer Wagen unmittelbar Verletzungen durch eine anfahrende Droschke bezw. ein Privatfuhrwerk erlitten hatten, Geldabfindungen gewährt. Daß hier die Entscheidung zu Gunsten der Betriebsunternehmerin ausgefallen sein würde, ist mit einem hohen Grade der Wahrscheinlichkeit anzunehmen. Treffen diese Ausführungen jedoch zu, so wird allerdings in einer erheblichen

---

16) Oben § 36 S. 148 Anm. 4.

17) Urt. d. R.-G. v. 22. Juni 1888 (unten § 49) steht dem grundsätzlich nicht entgegen.

Fällezahl der Straßenbahn-Betriebsunternehmer sich mit Aussicht auf Erfolg des Einwandes „höherer Gewalt" wirksam bedienen können. Zwar wird der Gegeneinwand jedenfalls nicht ausbleiben, daß die „Benutzung öffentlicher Straßen" gerade einen Erwägungsgrund für die beabsichtigte Unterordnung der Pferdebahnen unter das Haftpflichtgesetz gebildet[18]) habe, und deshalb die Berufung auf die Unmöglichkeit des Ausweichens nicht statthaft sei. Er erscheint unhaltbar. Denn die nachgewiesene Thatsache, daß jener Erwägungsgrund auf unrichtigen und widerlegten thatsächlichen Voraussetzungen beruht hatte, läßt mit Wegfall seiner Voraussetzungen ihn selbst hinfällig werden. Man darf dem Gesetzgeber ganz gewiß nicht die Absicht unterlegen, die Straßenbahn-Betriebsunternehmer für das Verschulden Dritter haben verantwortlich machen zu wollen. Muß man gesetzgeberisch davon abstehen, die Fuhrwerksunternehmer für die Handlungen ihrer Führer, seien dies nun Dienstboten oder Geschäftsgehülfen, verantwortlich zu machen, so darf man erst recht nicht weitergehen und den Straßenbahnbetrieben eine Verantwortlichkeit für Vorgänge aufbürden, welche zu verhindern ihnen jede Möglichkeit abgeht, zumal ihnen der Einfluß fehlt, das Einstellen tauglicher, nüchterner und der Behandlung der Pferde kundiger Personen im Straßenfuhrwerksverkehr herbeizuführen.

§ 39. 3. Unfälle von Kindern unter 7 Jahren.

Gegen die Haftpflicht für selbstthätig veranlaßte Unfälle von Kindern unter 7 Jahren schützt weder der Einwand des eigenen Verschuldens noch dieser der höheren Gewalt[1]). Für die Betriebsunternehmer sind sie, sobald es zu einer den künftigen Erwerb störenden oder erschwerenden Körperverletzung kommt, wirthschaftlich meist sehr verhängnißvoll, weil sie die Verpflichtung zur Zahlung lebenslänglicher Renten vom Beginn des Alters der Erwerbsfähigkeit ab begründen, während bei Eintritt von Todesfällen sich die Zahlungsverbindlichkeit auf Erstattung der Beerdigungskosten beschränkt. Die Betriebsunternehmer haben also einen

[18]) Oben § 4 S. 17.

[1]) Oben § 36 S. 149, § 38 S. 159.

Todesfall weniger zu fürchten, wie eine Verstümmelung. In den deutschen Betrieben kam es von 1882—1885 in 9 Fällen[2]) gerichtsseitig zum Zubilligen von Jahresrenten für solche Kinder, die von 36—700 Mark jährlich beziffert waren; 1 Mal wurde spätere Bezifferung vorbehalten. Dabei fehlen für diesen Zeitraum in weiterem Umfange zuverlässige Nachrichten. Die thatsächliche Ziffer kann die obige noch übersteigen. Denn so oft das genaue Alter und nähere Umstände zweifelhaft blieben, sind die Kinderunfälle den in höherem Alter Verunglückten zugezählt.

Den für Berlin und die Jahre 1886 und 1887 ermittelten Zahlen ist zu entnehmen, daß 44 Kinder unter 7 Jahren verunglückt sind[3]), welche sich vertheilen:

auf	Verletzung.				Thätigkeit.		
	schwer	leicht	nicht	überhaupt	eigene	fremde	ungewiß
Absteigen	—	2	5	7	—	7	—
Aufsteigen	—	1	—	1	—	1	—
Fallen vom Wagen	—	—	1	1	—	1	—
Laufen in die Pferde	2	11	20	33	10	7	16
Fremde Wagen . .	—	2	—	2	—	2	—
Zusammen . .	2	16	26	44	10	18	16
davon selbstthätig .	—	4	6	10	—	—	—
fremde Thätigkeit. .	1	7	10	18	—	—	—

Danach waren jedenfalls 10 durch eigene, 18 durch fremde Handlungen zu Unfall gekommen. Dabei ist in keinem Falle dem Pferdebahnkutscher gerichtsseitig ein Verschulden zur Last gelegt, dieserhalb gegen ihn Anklage erhoben oder er wohl gar verurtheilt worden. Vielmehr waren die fremden Unfallsurheber ausnahmslos die Eltern bezw. Begleiter der verunglückten Kinder, welche diese beim Zu- oder Absteigen im Fahren bezw. beim Kreuzen der Gleise auf dem Arm oder an der Hand hatten und bei dem eigenen selbst verschuldeten Unfall gleichfalls zu Schaden

[2]) K. Hilse: Betriebsunfälle S. 52 ff.

[3]) Davon 3 Fälle durch Vergleich entschädigt mit 600 Mark, 500 Mark, 30,70 Mark.

brachten bezw. im Stich ließen, als sie für sich Sicherheit suchten. Diese Fälle werden später weitere Erörterung finden. In einem Falle, wo die Selbstthätigkeit eines unzurechnungsfähigen Kindes die Schuldursache abgegeben hatte, führte der Erkenntnißrichter[4]) aus, daß von eigenem Verschulden überall da nicht die Rede sein könne, wo die thatsächlichen Feststellungen keine Anhaltspunkte dafür gewähren, daß das Kind die nöthige Einsicht von der Gefährlichkeit seiner Handlungen, sowie die Willenskraft und Energie besessen, der Gefahr aus dem Wege zu gehen. Er hatte einem Knaben gegenüber, welcher unmittelbar von seinen Schulgenossen weg auf das Gleise mit den Worten trat: „Jetzt lasse ich mich von der Trambahn überfahren" und diesen Standort selbst auf wiederholtes Zurufen nicht verließ, hierdurch aber mit der Hand noch unter das Vorderrad des auslaufenden Wagens gerathen war, ungeachtet dieses Sachverhaltes den Einwand des eigenen Verschuldens zurückgewiesen, weil in diesem Verhalten des Kindes jeder Mangel der Einsicht, diejenige Unbehilflichkeit, Unentschlossenheit, Muth- und Willenslosigkeit festgestellt werden müsse, welche eben die Unzurechnungsfähigkeit des Kindes ausmacht, so daß es noch nicht die Reife erlangt habe, um die Folgen der Nichtbeachtung ihm gewordener Warnungen zu erkennen. Es mag dahingestellt bleiben, ob jene psychologischen Momente sachlich begründet sind. Jedenfalls widerstrebt dem Rechtsgefühl und der Billigkeit, Jemandem für die nachtheiligen Folgen seiner eigenen Handlung einen Anspruch gegen den Betriebsunternehmer zuzugestehen. Es muß also eine Möglichkeit geschaffen werden, in allen derartigen Fällen, wo nicht die Gefährlichkeit des Betriebes, sondern diese der selbstthätigen Handlung die Unfallsursache abgab, die Ersatzverbindlichkeit abzulehnen. Genau der-

---

[4]) Bayer. Ob.-L.-G. in München vom 22. August 1885. Man vergleiche Urt. d. R.-G. v. 2 Dezember 1879, 13. April 1880, 23 Mai 1882 (Eisenbahnrechtliche Entsch. I 31, 149, II 291), 18. September 1885 (Entsch. XIV 83), d. Württ. L.-Ob.-H.-G. v. 13. Juni 1876 (Württ. Ger.-Bl. XII 306), d. Preuß. Kammer-G. v. 27. November 1885, d. Bayer. Ob.-L.-G. in München v. 22. August 1885, d. Württ. L.-G. in Stuttgart v. 7. Juni 1882 (letztere 3 ungedruckt). — Entw. d. bürg. G.-B. enthält den hier einschlagenden § 709: „Kindesalter befreit von Verantwortlichkeit bei Schadenszufügung". S. dazu Motive II S. 732 und vergl. § 25.

selbe nachtheilige Erfolg für Leben und Gesundheit tritt ein, wenn ein Kind unmittelbar vor einem anderen Wagen in dessen Fahrbahn tritt und stehen bleibt, da diese Wagen sich meist beim Mangel guter Hemmvorrichtungen weit schwieriger zum Stehen bringen lassen, als Pferdebahnwagen, wo solches noch auf 5 bis 10 Schritte Entfernung gelingt. Zum Zermalmen von Körpertheilen des Kindes genügt das Rad jedes besetzten Fuhrwerks, so daß nicht einmal von einer größeren Gefahr im Ausgange die Rede sein kann. Es ist eben nöthig, das Schuldmoment aus dem Einwande fallen zu lassen und für „Verschulden“ zu setzen: „Veranlassen“. Denn es ist gewiß nicht zu rechtfertigen, daß die nämliche selbstthätige Handlung je nachdem, ob sie vor oder nach der Mitternachtstunde des Tages begangen ist, an welchem das Kind sein 7. Lebensjahr vollendet hat, für Schaffen oder Wegfall desselben Ersatzanspruches bestimmend sein kann. Aus seiner eigenen unerlaubten Handlung — und unerlaubt, wenn auch straflos, ist diese eines unmündigen Kindes gewiß — kann nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen kein Recht erworben werden. Das Zubilligen des Anspruches widerstreitet mithin einem Grundsatze des Rechtes und ist deshalb ungerechtfertigt. Der Gesetzgeber wird auch an Fällen der hier beregten Art schwerlich gedacht haben. Denn im Betriebe der auf dem eigenen abgeschlossenen Bahnkörper fahrenden Eisenbahnen würde der Fall fast unmöglich sein. Erst durch Benutzung des Straßenkörpers war die Eintrittsmöglichkeit geschaffen. Sicher hat es fern gelegen, die damals nicht voraussehbaren Gefahren treffen zu wollen.

§ 40. 4. Einwand fremden Verschuldens.

Dem Rechtsgefühle widerstreitet die Haftverbindlichkeit der Betriebsunternehmer in Fällen, wo eine fremde, mit dem Betriebe in keinerlei Verbindung stehende Handlung den Unfallsanlaß geschaffen hat. Sofern die handelnde Person kein Bediensteter ist, wird bisweilen der Einwand höherer Gewalt Schutz bieten[1]).

---

[1]) Urt. d. R.-G. v. 13. April 1881. (Entsch. I 253) und oben § 38 S. 160.

Wo er indeß versagt bleibt, wird nach heutigem Recht das Bestreiten des ursachlichen Zusammenhanges zwischen Betrieb und Unfallsereigniß der einzige Ausweg sein. Der Begriff: „im Betriebe" ist nicht minder unbestimmt und dehnbar, wie dieser der höheren Gewalt. Rechtsprechung und Rechtswissenschaft sind über Auslegung und Merkmale streitig. Man kann schließlich Alles darunter bringen, ohne sich dem Vorwurfe auszusetzen, bei der thatsächlichen Feststellung in einen Rechtsirrthum verfallen zu sein. So ist z. B. der Unfall eines Leierkastenmannes für einen haftpflichtigen Straßenbetriebsunfall erklärt, obschon er ihm in einer, der Pferdebahngleise entbehrenden Straße durch lose laufende Pferde zugefügt war, welche allerdings vorher einen Pferdebahnwagen gezogen und sich losgerissen hatten. Das Losreißen der Pferde vom Wagen ist weder eine Eigenthümlichkeit des Pferdebahnbetriebes, kommt vielmehr mit gleichem Erfolge auch in anderen Fahrbetrieben vor, noch hängt es mit dem Laufen des Wagens auf eisernen Schienen zusammen. Vom Wagen getrennte Pferdebahn-Pferde sind nicht gefährlicher, als solche aus anderen Fuhrbetrieben. Der Polizeibericht meldete z. B. den Unfall Jemandes in Folge Umrennens durch fortlaufende Pferde eines Leichenwagens, von dem sie sich losgelöst hatten. Nach der Bewegungsgeschwindigkeit bilden Leichen- und Pferdebahnbetrieb gerade Gegensätze. Warum soll bei zwei sonst genau gleichliegenden Unfällen die Wagengattung, welche zu bewegen die Unfall anrichtenden Pferde bestimmt sind, für Gestaltung der Haftverbindlichkeit entgegengesetzten Einfluß üben dürfen? Das Sachwidrige liegt auf der Hand.

Die Rechtsprechung erklärt auch solche Unfälle, welche mit dem Betriebe mittelbar zusammenhängen, z. B. durch das Scheuwerden von Pferden beim Anblick einer Lokomotive entstehen, für haftpflichtig. In richtiger Folge müßten deshalb Unfälle, welche zwar auf Pferdebahnwagen, jedoch nicht durch den Betrieb, sondern durch Vermittelung einer davon unabhängigen Handlung eines Dritten verursacht sind, von der Haftpflicht ausgeschlossen sein. Vielfach hält man jedoch durch das willkürliche Eingreifen fremder Thätigkeit verursachte Unfälle Seitens der Betriebsunternehmer für ersatzpflichtig, sofern Fahrgäste dadurch betroffen wurden.

Solches ist unbillig und widerspricht dem Rechtsgefühl. In Berlin wurden z. B. zwei Unerwachsene und ein erwachsenes Mädchen absichtlich von anderen Personen, deren freie Bewegung sie hinderten, in dem Augenblicke vom Bürgersteige nach dem Straßendamm gestoßen, als sich ein Pferdebahnwagen in gleicher Höhe der Fallstelle befand. Ein Mann riß ein Mädchen, welches sich seiner Begleitung durch Besteigen eines Pferdebahnwagens entziehen wollte, gewaltsam vom Vorderperron herab. Zweimal stießen Mitfahrgäste andere absichtlich vom Perron. Dreimal zogen im Fahren Auf- oder Absteigende bei ihrem Fallen Andere herunter, die sie zu ihrem eigenen Schutz gegen das Fallen als Stützpunkt angefaßt hatten. Ein Fahrgast warf gewaltsam die Thür zu, als ein folgender eintreten wollte, dem dadurch die Hand gequetscht wurde. Eine Frau ließ unmittelbar neben dem Gleise kurz vor dem Wagen, selbst zurücktretend, ihr Kind vom Arme fallen, so daß es zwischen die Hinterhufe des Pferdes und die Schutzvorrichtung zu liegen kam.

Wie man in diesen, sowie in den Fällen, wo muthwillig Scheiben vorüberfahrender Wagen zum Wurfziel erwählt, oder Hindernisse, z. B. Steine in die Schienenrille gelegt waren, die Eigenthümlichkeiten des Straßenbahnbetriebes als Berechtigungsgrund für die Haftverbindlichkeit geltend machen kann, ist geradezu unfaßlich, weil alle diese Vorgänge bei jeder anderen Fahrgelegenheit mit genau der nämlichen Wirkung eintreten können.

Unerfindlich ist ferner, die Unfälle der Kinder, welche durch das Verschulden ihrer Begleiter zu Schaden kommen, um deshalb dem Betriebsunternehmer aufzubürden, weil der Schadensurheber sich gerade einen Pferdebahnwagen für seine Waghalsigkeit ausersehen hatte, während er genau dieselbe Wirkung hervorgebracht haben würde, wenn er ein anderes Gefährt auf gleich unvorsichtige waghalsige Weise mit dem Kinde auf dem Arm verlassen bezw. bestiegen hätte.

Nicht minder unklar ist der Rechtsgrund, dem Pferdebahnbetrieb die Unfälle zuzurechnen, welche Führer fremder Fahrzeuge unter Außerachtlassen der berufsgemäßen Aufmerksamkeit veranlassen. So fuhr ein Rollkutscher zu Berlin in der Roonstraße unter Benutzung der falschen Fahrbahnseite mit seinem vorschrifts-

widrig unbeleuchteten Wagen dergestalt heftig gegen einen vorüberfahrenden Pferdebahnwagen senkrecht ein, daß die Pferdebahnwagenwand durchstoßen und ein Fahrgast tödtlich verletzt wurde. In der Potsdamerstraße fuhr ein Bierkutscher und in der Königgrätzerstraße ein Sprengwagenführer dergestalt gegen entgegenkommende, mittlerweile durch Bremsen zum Halten gebrachte Pferdebahnwagen an, daß gleichfalls ein Eindringen ihrer Deichsel und eine unmittelbare Verletzung von Fahrgästen erfolgte. In einer weiteren Fällezahl wurden Perronfahrgäste durch anfahrende Wagen unmittelbar verletzt. Allerdings sucht man die Verantwortlichkeit der Pferdebahnbetriebe durch die ihren Fahrzeugen fehlende Möglichkeit des Ausweichens — jedoch fälschlich — zu begründen, da diese für die Unfallsentstehung mitwirken. Man übersieht dabei jedoch, daß in allen derarten Fällen ein Ausweichen im Augenblicke des sich vollziehenden Zusammenstoßes den schädlichen Erfolg der verfehlten Maßnahme des fremden Wagenführers nicht gehindert haben würde, zumal wenn die Unfälle sich erst nach bewirktem Stillstand des Pferdebahnwagens, also nach Verlauf der unumgänglich nothwendigen Zeit vollzogen, welche zum Auslaufen des Wagens nach Anziehen der Bremse noch gebraucht wird. Denn dieselbe hätte den anderen Wagenführern zum Abbiegen aus der bisherigen Fahrrichtung genügt. Daß sie solche dazu nicht benutzten, berechtigt zu der Annahme, daß ein geringfügiges Ausweichen — und zu einem vollständigen Räumen der Straße fehlte Zeit — den Zusammenstoß nicht vereiteln konnte.

Uebrigens hatten sämmtliche anfahrende Wagen polizeivorschriftswidrig die unrichtige Fahrbahnseite und das Nebengleise benutzt, während bei Befolgen der Fahrordnung der Vorgang ausgeschlossen war.

Ob Befreiung auf Grund des Einwandes höherer Gewalt in allen derartigen Fällen richterlicherseits ausgesprochen werden wird, ist unsicher. Ein stichhaltiger Rechts- oder Billigkeitsgrund dafür, den Pferdebahnunternehmer für derarte Unfälle haftbar zu erklären, fehlt. Daraus ergiebt sich die Nothwendigkeit, den unerträglichen Rechtszustand durch sachgemäße Gesetzesänderung zu beseitigen, die entweder in einer mehr sachgemäßen Begrenzung

des Begriffes „im Betriebe", oder in dem Zulassen des Einwandes fremder Gewalt[2]) und der Verweisung an den Beschädiger sich äußern kann. Der nämliche Rechtsgrund, welcher bisher nicht erlaubte, Dienstherren oder Arbeitgeber für den Erfolg der schuldhaften Handlungen ihrer Wagenführer verantwortlich zu erklären, läßt doch ganz gewiß noch mehr dem Rechtsgefühle widersprechend erscheinen, die an dem Vorgange noch weniger betheiligten Straßenbahn-Betriebsunternehmer lediglich aus dem Grunde heranzuziehen, weil ein Gegenstand ihres Betriebes in Mitleidenschaft gezogen war. Versagen also die bisher gebotenen Einreden, versagt das Bestreiten des ursachlichen Zusammenhanges von „Betrieb" und Unfall hier die Wirkung, so wird der Gesetzgebung nichts übrig bleiben, als die bestehende Unzuträglichkeit durch die Erweiterung des Einwandsrechtes oder durch sachgemäße Begrenzung des Begriffes „im Betriebe" zu beseitigen[3]).

§ 41. 5. Handhabung der Armenrechts-Bewilligung.

Die meisten Haftklagen werden auf Grund des bewilligten Armenrechtes erhoben, weshalb diejenigen Nachtheile wirthschaftlicher Natur zu untersuchen bleiben, welche die sachwidrige Handhabung der Armenrechtsbewilligung zu bewirken im Stande ist. Selbst beim Obsiegen im Rechtsstreite bleiben wegen der Vermögenslosigkeit des Klägers die Gebühren des eigenen Sachwalters und die Baaraufwendungen behufs Feststellung des Sachverhaltes zur Vorbereitung der gebotenen Einwendungen dem Beklagten unersetzt. Erfahrungsgemäß klagen nun aber diejenigen, welche sich der Rechtmäßigkeit ihres Anspruches nicht ganz sicher sind, erst im letzten Augenblick d. h. unmittelbar vor Ablauf der Verjährungsfrist, weil sie hoffen, daß dem beweispflichtigen Beklagten der zu ihrer Widerlegung nöthige Einwandsbeweis mißglücken

---

[2]) Nach dem Vorbilde Oesterreichs. S. oben S. 147 Anm. 3.

[3]) Aus Entw. d. bürg. G.-B. würden hier blos einschlagen: § 711: „Wer „einen anderen zu einer Verrichtung bestellt, haftet für den durch diesen zu„gefügten Schaden, wenn er ihn nicht gehörig beaufsichtigt" § 712. Nach § 222 ist für den Schadensersatz das Verhältniß der Mitschuld des Beschädigten zu berücksichtigen.

werde, indem die Zeugen durch ihr Gedächtniß und damit der Beweisführer durch die Zeugen im Stiche gelassen werden. Um das zu verhindern, müssen die Betriebsunternehmer die Wissenschaft der Zeugen unmittelbar nach dem Unfall urkundlich feststellen, wie solches in den beiden Betrieben der Großen Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft und der Neuen Berliner Pferdebahn-Gesellschaft geschieht. Dies verursacht nicht bloß größeren Zeit- und Arbeitsaufwand, sondern auch vielfach baare Auslagen zur Erstattung der Fahrgelder und der Versäumniß an die Auskunftspersonen.

Nach C.P.O. § 106 soll die Bewilligung des Armenrechtes zwar unterbleiben, wenn die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsvertheidigung muthwillig oder aussichtslos erscheint. Sie würde also versagt werden müssen, so oft das unter Angabe der Beweismittel darzulegende Sachverhältniß bereits diejenigen Thatsachen vorbringt, welche schließlich zur Klageabweisung führen, daß z. B. der Wagen im Fahren zu besteigen oder zu verlassen versucht, der Schaden also die Folge einer selbstthätigen Handlung war. Gleichwohl sind vielfach unter Zubilligen des Armenrechtes Klagen eingeleitet worden, deren Abweisung ohne jede vorgängige Beweisaufnahme auf Grund des Klagevortrages geschah, weil dieser bereits die thatsächliche Unterlage für den Einwand eigenen Verschuldens bot.

Insofern das Armenrecht dem Verunglückten ermöglicht, ohne eigenen Nachtheil die unverkennbaren Zufälligkeiten des Prozesses zu versuchen, verleitet es ihn gleichsam zum Spiele ohne Einsatz. Denn den letzteren tragen in Form ihrer Mühen und Auslagen der zugetheilte Sachwalter und Gerichtsvollzieher bezw. die Staatskasse. Der Haftpflichtbeklagte verliert dagegen unter allen Umständen wenigstens den Betrag, welchen ihm die Streitführung gekostet hat.

Auf Grund dieser Erfahrung ist vielfach gebräuchlich, erhobene Ansprüche nach dem Gesichtspunkte zu prüfen, wieviel etwa ein schließlich zum eigenen Obsiegen führendes Streitverfahren Aufwendungen verursachen würde. Reicht deren Betrag zur Tilgung der Forderung aus, so geschieht dies selbst bei augenfälliger Unrechtmäßigkeit des Anspruchs. Denn es wird dann noch im-

mer die Mühe und Unbequemlichkeit erspart, welche der Prozeß mit sich bringt.

Fortbestand und Verbreitung eines derarten Mißbrauches ist vom Rechts- und Sittlichkeitsstandpunkte zu verwerfen und zu bekämpfen. Eine mehr sachgemäße Handhabung des Armenrechts würde seinem Fortbestande bezw. Umsichgreifen den Boden entziehen.

Sollte die Anregung aus Anwaltskreisen, die Gebühren und Auslagen der Armen-Anwälte aus Staats- oder Gemeindemitteln zu erstatten, in gesetzgeberische Erwägung gezogen werden, so würde es sich empfehlen, Staat oder Gemeinde erst recht wegen der gegnerischen Anwaltsgebühren und Auslagen für ersatzpflichtig zu erklären, zumal die klägerischen Sachwalter es in der Hand haben, durch sachgemäße Aufklärung des Gerichts die Entziehung des Armenrechts und damit den Wegfall weiterer Mühen herbeizuführen, was dem Beklagten versagt ist.

§ 42. II. Ausdehnung der Haftpflicht auf weitere Fuhrwerksbetriebe.

Ziffermäßig ist nachgewiesen,[1]) daß in verhältnißmäßig erheblichem Grade die allgemeine Verkehrs-Sicherheit durch den geschäfts- und gewerbsmäßigen Fuhrbetrieb gefährdet wird. Das Speditionsgewerbe stellt in den Roll-, Möbel- und Postwagenführern, das Brauergewerbe in den Bierfahrern, die der Personenbeförderung dienenden Fuhrbetriebe in Omnibus-, Droschken-, Kremser-Kutschern, das Schlächtergewerbe in seinen des Fahrens unkundigen und dabei meist übermüthigen Gehilfen und Lehrlingen, die Nebenbetriebe des Baugewerbes in den Stein-, Mörtel- und Arbeits-Kutschern vielfach Personen in den Straßen-Verkehr, welche bei Ausübung von Betriebshandlungen in Form des Führens der ihnen anvertrauten Fahrzeuge die öffentliche Sicherheit durch mangelhafte Aufmerksamkeit, ungenügende Gewandtheit, Unkunde der ihnen anvertrauten Dienstverrichtungen, Uebermuth und

[1]) Oben § 14 S. 50, § 15 S. 53, § 24 S. 102 ff., § 28 S. 114, § 29 S. 115, § 31 S. 131, § 32 S. 138.

Leichtsinn oder andere ähnliche Gründe störend Leben und Gesundheit der auf der Straße verkehrenden Personen, sowie Bestand der Fuhrwerke fahrlässigerweise und unter Außerachtsetzen der berufsgemäßen Aufmerksamkeit in Gefahr bringen. Denn die gegebenen Ziffern der nachgewiesenermaßen auf Rechnung des gewerblichen und geschäftlichen Fuhrbetriebs zu stellenden Unfälle und Zusammenstöße, welche im Straßenverkehr sich ereignen, ist bereits recht hoch, ohne auch nur annähernd die volle Gefahrenhöhe zu erreichen. Die im Straßenbahnbetriebe durch das Zusammenfahren mehrerer Fahrzeuge eintretenden Unfälle mußten behördlicherseits zum überwiegend größeren Theil auf verschuldbares Verhalten von Personen zurückgeführt werden, welche aus anderen Fuhrbetrieben als den Pferdebahnen Wagen in dem Straßenverkehr zur Leitung anvertraut erhalten hatten.

Die Ursache, warum verhältnißmäßig so viel untaugliche, unzuverlässige und des Fahrens unkundige Personen in den beregten Betrieben Verwendung finden, entspringt vielfach Sparsamkeitsrücksichten und dem Bereicherungstriebe der Betriebsunternehmer suchen, welche Arbeitskräfte für möglich geringen Lohn zu erhalten. Erprobte Kräfte sind schwieriger zu erlangen als minder gute, also nach dem wirthschaftlichen Gesetze von Angebot und Nachfrage eher in der Lage, im Preiswettkampfe ihre Forderung zu behaupten. Sie werden gegen höheren Lohn von denjenigen in Beschlag genommen, welche der Tüchtigkeit und Zuverlässigkeit im Lohnzuschlage eine Vergütigung bieten. Gegen geringeren Lohn und zu ungünstigeren Arbeitsbedingungen, sowie für minder angenehme Arbeit stellen ihre Person und Kräfte dem Fuhrbetriebe deshalb überwiegend blos die minder Geübten und Unzuverlässigen zur Verfügung. Aber selbst unter diesen geht wieder auf ein Unterbieten im Lohn der nur einigermaßen erprobte und bewährte Arbeiter nicht ein. Daher erklärt es sich, warum manche Fuhrbetriebe, wie z. B. Mörtel-, Stein- überhaupt Baugeschäfts-, sowie die Abfuhr-, Straßenreinigungs- und Viehwagen in ihrem Betriebe nicht selten recht fraglichen Personen Verwendung geben. Derarte Zustände widersprechen aber der öffentlichen Ordnung, dem Rechtsgefühle und der Billigkeit. Wie kommt der durch sie Geschädigte dazu, jeder Aussicht auf Ersatz zu entbehren?

Unwillkürlich muß es befremden, daß das nämliche Ereigniß, z. B. der durch Ueberfahren erlittene Unfall nach der Gattung des Fahrzeuges, welches die schädliche Wirkung herbeiführte, rechtlich verschieden behandelt wird, nämlich bald einen Ersatzanspruch gegen den Betriebsunternehmer giebt, bald solchen gegen diesen vorenthält und bloß einen solchen gegen den betheiligten Wagenführer gestattet. Nicht minder befremdet, daß die Beweisrollen in beiden Fällen verschieden vertheilt sind, daß nämlich in ersterem es für den Beschädigten genügt, den Eintritt des schädlichen Ereignisses zu beweisen, und dem Betriebsunternehmer überlassen ist, das Vorhandensein der thatsächlichen Voraussetzungen für seine Befreiung von der Haftpflicht darzuthun, während im anderen dem Ersatz fordernden Beschädigten eine schwierige Beweisführung bezüglich des ursachlichen Zusammenhanges zwischen dem für ihn nachtheiligen Erfolg und der als Verschulden anrechenbaren Handlung des Beschädigers obliegt. Das Rechtsgefühl der größeren Menge hat für die Erwägungen, welche den Gesetzgeber zum Herstellen und zur Erhaltung dieser Unterschiede zu bestimmen vermocht haben, um so weniger Verständniß, als die Unterscheidung selbst jeder inneren oder natürlichen Begründung entbehrt.

Denn der Grundgedanke, auf welchem das Haftpflichtgesetz beruht,[2]) denjenigen Geschäfts- oder Gewerbetrieb mit Aufbringen der Mittel zur Beseitigung wirthschaftlicher Verluste zu belasten, welcher den Schaden herbeigeführt hat, ist ebenso zutreffend für jeden anderen Fuhrbetrieb, wie für diesen der Pferdebahnen. Auch in jenen liegt die Gefahr nahe, daß Gewinnsucht und falsche Sparsamkeit bestimmen, mit Aufwendungen und Einrichtungen zurückzuhalten, durch welche Unfälle zweckmäßig verhütet und dadurch wirthschaftliche Verluste vermieden werden können. Auch bei jenen würde die erhöhte Vertretungsverbindlichkeit das Schaffen von Unfallverhütungsvorschriften, eine größere Vorsicht bei Auswahl der Bediensteten, das Fernhalten von Personen, deren Eigenschaften und sonstige Verhältnisse nicht genügende Bürgschaft für die öffentliche Verkehrssicherheit bieten, zur naturgemäßen Folge haben. Denn auch sie würden gleichfalls in die Noth-

---

[2]) Oben § 8 S. 31.

wendigkeit versetzt, abzuwägen zwischen den ungewissen Schadenssummen zum Ausgleich gegebener Gefahr und den gewissen Aufwendungen, welche Zwecks deren Vermeidung zu machen sein werden, vernunftgemäß dem letzteren gewissen Betrage vor der ungewissen späteren Schadenssumme den Vorzug geben. Läßt sich darnach jedoch als unausbleibliche Folge einer Ausdehnung der Haftverbindlichkeit für Unfälle, die durch ihren, entweder gewerbs- oder doch mit ihrem Gewerbe zusammenhängenden geschäftsmäßigen Betrieb verursacht wurden, auf die Betriebsunternehmer eine größere Sicherheit des Straßenverkehrs, Abnahme der Unfälle, Ausbleiben schwerer Verletzungen und damit eine Verminderung des Verlustes an wirthschaftlichen Gütern fast mit Gewißheit erwarten, so ist sie schon aus diesen Gesichtspunkten sittlich und wirthschaftlich begründet. Nebensächlich, aber gleichwohl zu berücksichtigen bleibt, daß dann diejenige Ungleichheit beseitigt wird, welche gegenwärtig in Behandlung der verschiedenen Fuhrbetriebsarten besteht und welche durch Ueberlastung der einen gegen die andere naturgemäß im Preiswettkampf die belastete gegen die freigebliebene ungebührlich benachtheiligt.

Sonach sprechen gewichtige, sittliche, wirthschaftliche und rechtliche Gesichtspunkte jedenfalls für eine Gleichstellung der verschiedenen Fuhrbetriebe im Grade der Verantwortlichkeit bezüglich der durch sie geschaffenen Nachtheile. Dem Wohle der Allgemeinheit würde zweifellos mehr förderlich sein, wenn diese Ausgleichung durch die Ausdehnung der Haftpflicht auf die bisher freien Betriebe herbeigeführt, als wenn die Befreiung bisher haftpflichtiger Betriebe von der Verbindlichkeit ausgesprochen würde.[3])

Werden die Fuhrgewerbe und die den Fuhrbetrieb als Nebengewerbe ausübenden sonstigen Gewerbezweige die Last aus der erhöhten Verantwortlichkeit ohne Gefährdung ihrer Bestandsmöglichkeit aber auch tragen können? Dies scheint bejaht werden zu müssen, da wenigstens Umstände nicht erkennbar sind, aus denen die Leistungsfähigkeit jener Gewerbe gegen das Straßenbahngewerbe zurückstehen sollte, zumal in letzterem gleichfalls die Erträge und Ueberschüsse nicht überall gleich sind, die Er-

[3]) Oben § 34 S. 145.

tragsfähigkeit vielmehr recht erheblichen Schwankungen unterliegt und Unternehmen bestehen, die mit Verlust oder wenigstens ohne Gewinn arbeiten.[4]) Ueberdies würde die Last nur für diejenigen Unternehmer eine neue sein, welche ihr Fuhrwerk durch Andere bedienen lassen, statt selbst zu fahren. Denn die das Letztere thun, haben gegenwärtig schon in ihrer gleichzeitigen Eigenschaft als Wagenführer vermögensrechtlich für die in ihrem Betriebe vorkommenden Schäden zu haften. Was die kleinen Betriebe tragen müssen, kann für größere nicht unerschwinglich sein, zumal sich unter den größeren Betrieben solche finden, welche erheblichen Gewinn erzielen, wie z. B. die Allgemeine Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft, welche 9½ % Dividende vertheilt und deren Aktien 180 % stehen. Trifft überdies der Umstand bei den Fuhrbetrieben gleichfalls zu, welcher einen Erwägungsgrund für Unterordnen der Pferdebahnen unter das Haftpflichtgesetz abgegeben hatte,[5]) daß deren Unternehmer vielfach juristische Personen sind und daß sie den öffentlichen Straßenkörper zu gewerblichen Zwecken benutzen, so fehlt es eigentlich an jedem Merkmal — von dem Laufenlassen der Wagen auf Gleise abgesehen — für eine Unterschiedsberechtigung.

Glaubt man indeß durchaus zwischen dem Pferdebahn- und dem sonstigen geschäfts- und gewerbsmäßigen Fuhrbetriebe eine verschieden gestaltete Verantwortlichkeit für Betriebsschäden beibehalten zu sollen, so braucht der Unterschied doch jedenfalls kein größerer und anders gearteter zu sein, als derjenige ist, welcher gesetzgeberisch zwischen den Betrieben, welche Dampf- als Zugkraft für die Personen- oder Güterbeförderung benutzen, und denen welche ihn als Hilfskraft bei der Gütererzeugung oder -Verarbeitung gebrauchen, hergestellt worden ist, so daß die Haftpflicht der Straßenbahnbetriebe unter § 1 des Haftpflichtgesetzes untergeordnet zu bleiben hätte, der sonstige gewerbs- oder geschäftsmäßige Fuhrbetrieb dagegen unter § 2 des Haftpflichtgesetzes zu stellen sein würde. Dies wäre jedoch das äußerste Zugeständniß, welches billigerweise den sonstigen Fuhrbetrieben gegenüber den Pferdebahnen gemacht werden dürfte.

---

4) Oben § 6 S. 23, 25. K. Hilfe: Betriebsunfälle S. 73.

5) Oben § 4 S. 17.

III. Der strafrechtliche Schutz.

§ 43. 1. Gefährdung des Betriebes.

Nach dem heutigen Stande der Rechtsprechung, welche den Straßenbahnen mit Lokomotivbetrieb[1]) selbst für den Fall, daß die treibende Dampfmaschine kein besonderes Gefährt, sondern ein Theil des die Personen aufnehmenden Wagens ist[2]) und diesen mit Elektricität[3]) den Schutz des Str.-G.-B. §§ 315, 316 zubilligt, sind es einzig und allein nur noch die Pferdebahnen, denen er versagt bleibt.[4]) Hierbei wird es vorläufig sein Bewenden behalten müssen, so lange keine Gesetzesänderung eintritt. Zwar konnte vor der Berathung der Novelle z. St.-G.-B. vom 26. Februar 1876 streitig sein,[5]) ob unter Eisenbahnen im Sinne Str.-G.-B. §§ 315, 316 nicht auch Pferdebahnen zu verstehen sind. Bei letzterer Gelegenheit fand jedoch die im vorgelegten Gesetzesentwurf gerade mit Bezug auf die Pferdeeisenbahnen als § 320a geplante Gesetzeserweiterung von dem Ausschusse für das Justizwesen unter der Begründung Ablehnung:[6])

> Daß man sich ex lege lata und de lege ferenda einstimmig zu Gunsten der Ansicht entschieden habe, die Frage zu verneinen, ob das Gesetz im Sinne des Vorschlages zu verstehen sei.

Dem trat der Bundesrath bei. Damit ist aber ein gesetz-

---

[1]) Urt. d. R.-G. v. 3. Juli 1884 (Entsch. i. Straff. XII 33).

[2]) Urt. d. R.-G. v. 9. Dezember 1887 (ebenda XVI 431).

[3]) Urt. d. R.-G. v. 17. September 1885 (ebenda XI 371).

[4]) Urt. d. R.-G. v. 19. Mai 1885 (ebenda XI 205) mit Plen.-Beschl. d. preuß. Ob.-Trib. v. 21. Oktober 1875 (Goltdammer: Archiv XXIII 408), Urt. d. preuß. Ob. App.-G. v. 14. Juni 1873 (Oppenhoff: Rechtspr. XIV 427) u. d. sächs. Ob. App.-G. v. 20. April 1871 (Stenglein: Zeitschr. für Ger. Praxis V 164), oben § 2 S. 11. Bezüglich ihrer Unfallfürsorge in Frankreich vergl. Rapp. d. chambre des députes 1887 Nr. 2150 S. 84: »entreprises de transport . . où il est faits usage d'un utillage à moteur mécanique.

[5]) Man s. dieselben bei Olshausen a. a. O. II 1199.

[6]) Drucks. z. d. Verhandl. d. Bundesrathes Sess. 1875 Nr. 73, Nr. 78 S. 18; Protok. 1875 S. 423.

geberischer Wille zum Ausdruck gelangt, der für eine gegensätzliche Auffassung keinen Raum mehr läßt. Bei dieser Sachlage kann es sich nur fragen, ob genügende thatsächliche Unterlagen geboten sind, um einen erneuten Regierungsvorschlag mit Aussicht auf einen anderen Ausgang in Anregung bringen zu dürfen.

Der Schutz, welchen die Pferdebahnen strafrichterlicherseits zur Zeit finden und nach Obigem nur finden können, daß nämlich die muthwillige — vorsätzliche oder grob fahrlässige — Gefährdung ihres Betriebes als grober Unfug oder Verstoß gegen die Straßenordnung bestraft wird, genügt zur Erhaltung der Verkehrssicherheit zweifellos nicht. Ziffermäßig [7]) ist nachgewiesen, daß die deutschen Straßenbahnen 1887 mindestens von 265 741 350 Personen benutzt worden sind.

Nach Abzug von 12 072 507 Personen [8]) — ermittelte Ziffer der davon auf Dampfstraßenbahnen bezw. in gemischtem Betriebe durch Wagen mit Dampfkraft Beförderten — bleiben noch immer 253 668 843 Pferdebahn-Fahrgäste übrig. Dieselben waren sämmtlich den Gefahren ausgesetzt, gegen deren Eintritt zu wirken, vor welchen zu schützen, die zu beseitigen oder zu beschränken Str.-G.-B. §§ 315, 316 bestimmt sind. Insofern also mit Begehung einer die Sicherheit des Pferdebahnbetriebes aufhebenden Handlung die Möglichkeit einer Gefahr für eine große Menschenzahl geboten ist, läßt sich allerdings deren Gefährdung für eine allgemeine bezeichnen. Danach ist aber die Unterordnung der zur Sicherheit des Pferdebahnverkehrs abzielenden Strafbestimmung im Abschnitt 27 wohl zu rechtfertigen.

Damit würde aber — entgegen der herrschenden Ansicht — der Umstand, daß §§ 315, 316 sich in dem Abschnitte „gemeingefährliche V. u. V." befinden, keineswegs zu verhindern brauchen, solche auch auf die gegen den Pferdebahnbetrieb gerichteten Handlungen gleicher Art auszudehnen.

---

[7]) Oben § 1 S. 5, 6.

[8]) Nämlich in den Betrieben zu Charlottenburg (Grunewaldbahn), Carlsruhe-Durlach, Crefeld-Uerdingen, Dortmund (763 032), Duisburg-Monning (121 429), Hamburg-Wandsbek (3 266 971), Kasseler Straßenbahn, Magdeburger Trambahn, Mühlhausen, während aus Straßburg S. 6 nur die Pferdebahnfahrgäste aufgenommen waren.

Irrthümlich ist jedenfalls die Ausführung der Gerichtshöfe und Rechtsschriftsteller, daß die Pferdebahnen allgemeinere Verbreitung zur Zeit der Entstehung des Str.-G.-B. schon gefunden hatten und daß deshalb jede Veranlassung fehle, eine Gesetzesänderung vorzunehmen, weil, wenn solche geboten und dringlich gewesen wäre, sie bereits bei Erlaß des Str.-G.-B. oder mindedens der Novelle geschaffen sein würde. Denn 1870 bestanden nachgewiesenermaßen erst drei Pferdebahnen. Die auf denselben ausgeführten Fahrten und beförderten Personen machten bloß 17,85 % bezw. 16,84 % gegenüber diesen der nämlichen Betriebe im Jahre 1887 aus.[9]) Im Jahre 1875 waren inzwischen sieben weitere Betriebe hinzugetreten. Die damalige Ausdehnung der Betriebe in Berlin, Dresden, Frankfurt a. M., Hannover und Leipzig stand jedoch außerordentlich gegen den heutigen Umfang zurück, hat selbst in Wiesbaden eine erhebliche Steigerung erfahren und ist bloß in Ueterfen ohne wesentliche Veränderung geblieben.

Es wurden beispielsweise von der großen Berliner 1875 nur 647 363 Fahrten zurückgelegt und 16 000 000 Menschen befördert, so daß die Zunahme im Jahre 1887 gegen 1875 sogar 419,60 % bezw. 489,38 % ausmacht. Gleich genaue Ziffern liegen zwar für die übrigen vorgedachten Betriebe nicht vor, doch genügt der Hinweis, daß die Linien The Tramways Company of Germany Limited in Dresden und Hannover den erheblichsten Theil des dortigen Pferdebahnnetzes ausmachen, aber erst im Jahre 1880 zur Eröffnung gelangt sind.[10]) Bei einer solchen Steigerung des Pferdebahnverkehrs ist sehr wohl angebracht, einen Schutz, zu dessen Vorenthalten in den gedachten beiden Jahren noch ausreichender Anlaß vorliegen konnte, jetzt für ein dringendes und unvermeidliches Bedürfniß zu erklären, welchem abzuhelfen ist. Was etwa 30 000 000 Menschen versagt bleiben konnte, braucht der neunfachen Menge gegenüber nicht mehr versagbar zu sein. Damals noch erträgliche Zustände können jetzt schon die Eigen-

---

[9]) Davon in Berlin 20,83 % bezw. 32,03 %, Hamburg 7,38 % bezw. 9,41 %, Stuttgart 80,64 % bezw. 85,09 % — Im Verhältniß zum Gesammtverkehr sogar nur 1,88 % Personen und 1,49 % Fahrten.

[10]) Oben § 1 S. 2 Anm 5.

schaft eines schreienden Abhülfe erheischenden Nothstandes angenommen haben.

1870 und 1875 kannte man ebenso wenig schon den Umfang der Gefahren, welche Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit durch gewaltsame Eingriffe in den Betrieb der Pferdebahn deren Fahrgästen zu bereiten im Stande sind, nach Art oder Ziffer. Vorliegend sind wenigstens für Berlin schon zuverlässige, ziffermäßige Unterlagen für die Erkenntniß gewonnen, daß die Gefahrenmöglichkeit eine sehr verschieden gestaltete, und die Gefahrenhöhe jedenfalls auch eine große ist. Dabei sind die durch fremde Schuld verursachten Störungen der Sicherheit des Pferdebahnverkehrs in ihrem Ausgange keineswegs unbedeutend. Allein im Jahre 1887[11]) wurden in Berlin durch das Eingreifen fremder Fahrzeuge 25 Personen leicht, 7 schwer und 1 tödtlich verletzt, während durch den Zusammenstoß von je zwei Pferdebahnwagen der nämlichen oder verschiedener Gesellschaften überhaupt nur 5 leichte Verletzungen eintraten.

Dem etwaigen Einwande, daß es ja vielfach zur Bestrafung der schuldigen Wagenführer wegen fahrlässiger Tödtung oder Körperverletzung gekommen ist,[12]) und dies genügenden Schutz gegen das Umsichgreifen ähnlicher Vorgänge bietet, ist durch die Erwägung zu begegnen, daß, wenn dieser Schutz ausreichend wäre, doch auch die Eisenbahnen keinen weiter gehenden bedürfen würden. Das unterscheidende Merkmal zwischen beiderlei Strafthaten liegt aber gerade darin, ob erst der eingetretene nachtheilige Erfolg oder schon das beabsichtigte Ingefahrsetzen strafbar, also zwischen Verletzungs- oder Gefährdungsdelikt die Wahl sein soll. Ueberdies haben die Pferdebahnbetriebsunternehmer es nur dann in der Hand, die strafrechtliche Verfolgung verschuldeter Körperverletzungen anzuregen, wenn die Voraussetzungen des Str.-G.-B. § 230 Abs. 2 zutreffen[13]), während in allen anders gestalteten Fällen der fahrlässigen Körperverletzung ein Antrag des Verletzten erforderlich ist, dessen Stellung von der größeren oder geringeren Gutmüthigkeit bezw. Abneigung

[11]) Oben § 19 S. 88.

[12]) Oben § 24 S. 103 Anm. 2, § 28 S. 114 Anm. 1.

[13]) M. s. K. Hilse: Unfallsfürsorge S. 30.

gegen das Auftreten in gerichtlichen Verhandlungen des zum Strafantrage Berechtigten abhängt. Die Zahl der aus diesem Grunde unbestraft bleibenden Fälle ist nicht gering.

Den thatsächlichen Verhältnissen entspricht keineswegs die Erwägung, daß von einer ungewöhnlichen Gefahr für Leben, Gesundheit und Eigenthum im Falle einer Störung im Pferdeeisenbahnbetriebe nicht die Rede sein könne, für Pferdebahnwagen vielmehr kaum eine größere Gefahr als für jedes sonstige Gefährt bestehe, und die gefahrbereitenden Hindernisse für Pferdeeisenbahnwagen außerordentlich geringer als für Dampfbahnzüge seien. Denn auch bei Pferdebahnen führt ein Hinderniß, sei es in Form des Zusammenstoßes, sei es durch Einlegen von Gegenständen in die Schienenrillen, zur Entgleisung und in deren Verfolg zur mittelbaren oder unmittelbaren Gefährdung von Leben und Gesundheit. Sachwidrig ist überdies, daß die Lokomotivbahnen einer erkannten Gefahr durch bereitete Hindernisse weniger leicht vorzubeugen im Stande seien, als die Pferdebahnen, deren Bremse den Wagen schneller zum Stehen bringen könne als bei Dampfbetrieb. Denn abgesehen davon, daß die Dampfbremse intensiver wirkt, als die Handbremse der Pferdebahnwagen, kann durch Gegendampf der Eisenbahnzug von dem drohenden Hinderniß zurückgedrückt werden, was bei Pferdebahnen besonders dann unausführbar ist, wenn sie ohne Deichsel gefahren werden. Bei Pferdebahnwagen dringt vermöge ihrer leichteren Bauart die Deichsel anfahrender Wagen in die Wandung ein und führt so unmittelbare Verletzung der Fahrgäste herbei, was bei Eisenbahnwagen vermöge ihrer schwereren Bauart geradezu ausgeschlossen ist. Nach alledem erweist sich die Gegenauffassung der Gerichtshöfe und Rechtsschriftsteller als ein aus nicht gehöriger Kenntniß und Würdigung der Eigenthümlichkeiten des Pferdebahnbetriebes entsprungener Irrthum.

§ 44. 2. Personengefährdung im Betriebe.

Weniger den Betrieb als die Sicherheit der im Betriebe mit den Pferdebahnen zusammenkommenden Personen gefährden die darin bestehenden willensfreien Handlungen, mit Kindern auf dem

Arm oder an der Hand kurz vor herankommenden Pferdebahnwagen ungeachtet abgegebener Warnungssignale die Gleise zu kreuzen, oder wohl gar rollende Pferdebahnwagen zu besteigen bezw. zu verlassen. Derarte Vorgänge sind dem Eisenbahnverkehr fremd, auch in den sich des Dampfes bedienenden Straßenbahnbetrieben bisher nicht beobachtet, nehmen dagegen im Pferdebahnbetriebe stetig zu und bilden damit gewissermaßen eine Eigenthümlichkeit desselben.

Dieser Unsitte und Waghalsigkeit zu steuern, fehlt es bei der heutigen Rechtslage an jeder Möglichkeit. Die Warnungen der begleitenden Schaffner und etwaiger Mitfahrgäste bleiben unbefolgt, die Warnungssignale der Kutscher unberücksichtigt, die Abmahnungen in den Tagesblättern ohne Wirkung. Man wird einwenden, daß die Thäter sich ja wegen fahrlässiger Tödtung oder Körperverletzung strafbar machen. In der Regel sind dieselben jedoch mit den Antragsberechtigten identisch oder stehen zu denselben in derartem verwandtschaftlichen Verhältnisse, daß es zu keinem Antrage kommt. Denn es sind meist die Väter oder Mütter des in Mitleidenschaft gezogenen Kindes, nur vereinzelt Personen, denen die Kinder bloß zur Obhut und Wartung anvertraut waren, bei denen aber noch dazu fraglich ist, ob die Verschärfungen aus Str.-G.-B. § 230 Abs. 2 gegen sie anwendbar sind, so daß Strafverfolgung ohne vorgängigen Antrag zulässig ist. Jedenfalls ist der Versuch der Pferdebahnunternehmer,[1]) in so gestalteten Fällen ein strafrechtliches Verfahren herbeizuführen, erfolglos geblieben, indem das Antragsrecht ihnen abgesprochen und die Einleitung von Amtswegen für unzulässig abgelehnt worden ist. Für die Gesetzgebung bleibt zu erwägen, ob nicht zu einer sachgemäßen Ergänzung genügender Anlaß vorliegt, für die Staatsanwaltschaft dagegen, ob nicht mit weit besserem Grund derarte Fälle der gröblichsten Obhut-Verletzung auf Grund Str.-G.-B. § 221 zur Bestrafung gebracht werden können, als neuerdings versucht[2]) wird, aus Str.-G.-B. § 221 die Bestrafung eines

[1]) K. Hilse: Unfallfürsorge S. 30 Anm. 38.

[2]) Nämlich zu Berlin in der Strafsache Henschel J. II d 941. 1857. Zur Eröffnung des Hauptverfahrens ist es seitens der II. Strafkammer des Kgl. Landgerichts I zu Berlin bereits gekommen. Die Ferien-Strafkammer des Kammergerichts geht im Beschlusse vom 3. August 1888 noch weiter.

Pferdebahnschaffners herbeizuführen, welcher angeblich eine auf dem Schienengleise hilflos liegende Person in dieser Lage zurückgelassen haben soll, ohne daß, was die Anklageschrift selbst vorträgt, dieselbe in dem vom Schaffner begleiteten Wagen sich jemals befunden hatte.

Im Zunehmen befinden sich die Fälle, in denen Kinder sich die Scheiben der Pferdebahnwagen zu Wurfzielen aussuchen oder wohl gar Erwachsene aus Uebermuth gegen vorüberfahrende Pferdebahnwagen schlagen. Durch Glassplitter zerstörter Scheiben sind bereits erhebliche Verletzungen herbeigeführt worden. Auch derarte Handlungen sind gemeingefährlich, weil man die Folgen zu begrenzen nicht in der Hand hat und statt der beabsichtigten geringfügigen Sachbeschädigung eine die Erwerbsunfähigkeit von Menschen bewirkende Körperverletzung herbeiführen kann. Von derarten Vorgängen müßte deshalb durch empfindliche Strafen abzuschrecken sein. Bisher fehlt es daran. Nun übt der Stein, welcher in einen vorüberfahrenden, durch Dampf getriebenen Wagen geschleudert wird, schwerlich eine größere Wirkung, als wenn Pferdekraft den Wagen treibt. Gleichwohl wird nur in ersterem Falle der Schutz aus Str.-G.-B. § 315 gewährt. — Kindern gegenüber bietet sich eine wirksame Gegenmaßregel in dem verschiedentlich geübten Verfahren, den Schulvorständen die einzelnen Fälle zu melden, welche auf Anweisung der Schulaufsichtsbehörde meist nicht bloß die Thäter bestrafen, sondern den Fall als Anlaß benutzen, denen Mitschüler zu verwarnen und auf die Tragweite derarter Handlungen aufmerksam zu machen.

Endlich sind noch die Vorgänge zu berühren, welche sich durch vorsätzliches oder grob fahrlässiges menschliches Handeln in der Weise vollziehen, daß Fahrgäste von Dritten herabgestoßen oder herabgezogen, bezw. daß Straßengänger von einem sicheren Standplatze in vorüberfahrende Pferdebahnwagen gestoßen wurden. Hier ist Strafverfolgung, sofern Vorsatz vorliegt, von Amtswegen aus Str.-G.-B. §§ 222, 230 möglich, während, sobald nur Fahrlässigkeit obwaltet, ein Antrag erforderlich ist, den zu stellen die Betriebsunternehmer nicht berechtigt sind. Ob diese Strafübel ausreichen, oder ob sie zur Verhinderung des Ueberhandnehmens eines derartigen widerrechtlichen Verhaltens ungenügend sind, dafür bieten die bisher beobachteten Fälle wegen ihrer geringen Ziffer zur Zeit noch keine zuverlässige Unterlage.

IV. Verantwortlichkeit der Fuhrwerks-Betriebs-unternehmer für die Fahrfehler ihrer Wagenlenker.

§ 45. Der heutige Rechtszustand.

Die Sicherung des Straßenverkehrs ist zweifellos eine würdige Aufgabe der Gesetzgebung. Die Römer kannten schon den Grundsatz publico enim utile esse, sine metu et periculo per itinera commeari.[1]) Den damaligen Verkehrsbedürfnissen entsprechend gelangte von dem Standpunkte der utilitas publica ausgehend der Prätor zu der actio de effusis et dejectis.[2]) Für den heutigen Straßenverkehr genügt dieselbe nicht mehr. Für ihn birgt der Verkehr von Fuhrwerken aller Art, welcher ein Ergebniß der gegen damals veränderten Erwerbs-, Beschäftigungs- und Wirthschaftsverhältnisse ist, damit aber selbstredend dem römischen Prätor noch nicht bekannt sein konnte, eine sehr erheblich größere und mannigfaltigere Gefahr, als das Ausgießen oder Herabwerfen von Gegenständen auf Vorübergehende. Die Sorglosigkeit, Unaufmerksamkeit, Fahrensunkunde, die Böswilligkeit, angeborene Leichtfertigkeit, vielleicht auch die Uebermüdung von Wagenführern lassen es ziffergemäß[3]) zu einer Menge Beschädigungen von Menschen oder Gegenständen bei Führung gewerblicher oder geschäftlicher Fuhrwerke kommen, und drängen damit ganz von selbst zu einer sachgemäßen Gestaltung der einschlagenden Rechtsverhältnisse im Wege der Gesetzgebung. Wie die neuere Rechtsentwickelung den Bedürfnissen des modernen Verkehrs Rechnung tragend in Hinsicht auf die Ausübung des Eigenthumsrechts (sog. Nachbarrecht) über die Immissionstheorie hinausdrängt, so müssen auch strengere Anforderungen gestellt werden in Bezug auf die Aeußerung der Thätigkeit bei Befriedigung der Bedürfnisse und Ausübung der Gewerbe. Der Anfang ist für einzelne Verkehrsgewerbe bereits durch Sondergesetze gemacht, jedoch unzureichend, wie bezüglich der im Straßenfuhrbetriebe ver-

---

1) l. 1 § 1 D. IX 3.
2) Tit. D. IX 3 mit IV 9, XXXIX 4.
3) Oben S. 29, 124—142.

anlaßten Tödtungen und Körperverletzungen bereits[4]) erörtert ist, während die Gestaltung der Ersatzverbindlichkeit für Sachbeschädigungen durch den Fuhrwerksbetrieb, deren Umfang ziffermäßig festzustellen versucht[5]) wurde, noch darzustellen bleibt. Giebt, und wo giebt es den heutigen Verkehrsbedürfnissen entsprechende Rechtseinrichtungen in Deutschland?

Nach alt römischem Rechte würde der Fuhrherr grundsätzlich für den durch das Verschulden seines Wagenführers verursachten Schaden nicht gehaftet haben. Vielmehr setzte die Haftbarkeit regelmäßig den Nachweis eines eigenen Verschuldens voraus. Man konnte indeß schon damals mit diesem Grundsatze vielfach nicht auskommen, weshalb Ausnahmebestimmungen entstanden,[6]) die in besonderen Verhältnissen ihren Grund hatten. Anders hätte es nach den deutschen Volksrechten[7]) gestanden. Hier haftete der Herr für seinen Leibeigenen, konnte sich durch dessen Ueberlassung an den Verletzten jedoch von der Haftverbindlichkeit befreien, während solche, sobald er ihn der That ungeachtet behielt, im vollen Umfange und selbst über den Werth des Leibeigenen hinaus Bestand behielt. Eine Verbindlichkeit des Fuhrherrn würde man hier also schon haben begründen können.

Deshalb gelangte der gemeinrechtliche Gerichtsgebrauch nicht ohne Einfluß christlich-kirchlicher Rechtsanschauung[8]) zu dem Grundsatze, den Arbeitsgeber als solchen für die von seinem bestellten Vertreter in Ausführung des Auftrages begangenen unerlaubten Handlungen wenigstens insoweit haftbar zu erklären, als er bei der ihm obliegenden Aufsichtführung gefehlt hat.[9]) Dies ist der Zustand des heutigen Gemeinrechtsgebietes.

---

[4]) Oben § 29 S. 115, § 40 S. 165 und dazu G. v. 7. Juni 1871 § 1, ferner österr. G. v. 5. März 1869 § 2, welches letztere indeß sich bloß auf Eisenbahnbetriebe beschränkt, welche Dampfkraft benutzen.

[5]) Oben §§ 30—32, S. 119—142.

[6]) Solche sind die Haftung der Schiffer, Kaufleute, Herbergswirthe (D. IV 9) der Publikanen (D. XXXIX 4), die Rechtsfolgen des Ausgießens und Herunterwerfens (D. IX 3).

[7]) Bluntschli und Maurer: Deutsche Rechtssprichwörter 304, Stobbe: Deutsches Privatrecht § 201 III 387 ff.

[8]) cap. 68 u. 72 in VI° de R. J.: qui facit per alium est perinde ac si faciat per se ipsum.

[9]) Urt. d. R. G. v. 26. September 1882, 16. Juni 1885, 10. Juni 1886

Auf dem nämlichen Standpunkte steht das sächsische Recht,[10]) wonach bloß derjenige, welcher die verletzende Handlung eines Anderen hindern konnte und dies ungeachtet seiner besonderen Verpflichtung hierzu versäumte, für die Folgen der Handlungen des Anderen haftet. Darnach würde der Fuhrunternehmer für seinen Kutscher nur verantwortlich sein, wenn der Beschädigte zu beweisen vermöchte, daß die Möglichkeit oder Verpflichtung zum Verhindern der schädlich ausgefallenen Handlung wirklich bestand, was selten gelingen wird.

Im preußischen Landrechtsgebiete vom Fuhrherrn für das Verschulden seines Kutschers Schadensersatz zu erlangen, ist fast unmöglich. Denn hier genügt nicht einmal der Nachweis[11]), daß der Kutscher untüchtig gewesen, dem Fuhrherrn bei dessen Auswahl ein grobes oder mäßiges Versehen trifft oder er ihn ungeachtet der Kenntniß von Umständen, aus denen seine Gefährlichkeit zu folgern gewesen wäre, in Dienst genommen oder behalten hat, sondern muß überdies die Mittellosigkeit des Beschädigers noch erwiesen werden, weil seine Haftung nur eine aushülfsweise ist, d. h. nur soweit geht, als das Vermögen des Beschädigers nicht ausreicht.

Anders im Gebiete des französischen und ihm nachgebildeten badischen Rechtes. Denn hier haften die Fuhrherren für den Schaden, welchen ihre Kutscher in Ausübung der aufgetragenen Dienstverrichtungen herbeigeführt haben, und bleiben von der Verantwortung nur frei, wenn die schädigende Handlung außerhalb der anvertrauten Verrichtung gelegen hat[12]). Zur Geltendmachung des Anspruchs genügt der Nachweis, daß die aufgetragenen Verrichtungen vorsätzlich oder unachtsam zum Nachtheil des Klägers ausgeführt waren, was in allen Fällen des Anfahrens gegen fremde Fahrzeuge oder des Umfahrens von Personen unschwer gelingen wird.

(Entsch. VIII 51, XIV 364, XVI 403). Vergl. Windscheid: Pandeckten § 455 Anm. 12, Stobbe: Deutsches Privatrecht § 200 (III 375).

[10]) Sächs. bürg. Ges. Buch § 779 und dazu Siebenhaar Kommentar.

[11]) A.-L.-R. I 6 §§ 53, 62—65; 13 § 36; Urt. d. R.-G. v. 5. November 1885 (Entsch. XIV 283).

[12]) C. c. Art. 1384 mit Zachariae: a a. O. § 448 (II 709); vgl. bad. L.-R. Art. 385.

Abgesehen vom Geltungsgebiet[13]) des französischen und badischen Rechtes vermag der Fuhr-Betriebsunternehmer sich also der Ersatzleistung zu entziehen und den Verletzten mit seinen Ansprüchen an den Kutscher und, da dieser in der Regel nichts hat, an den Himmel zu verweisen.

Höchstens wird der Fuhrherr in dem Falle, wo nachweisbar gegen die Natur ihrer Art schädliche Pferde in Betrieb gestellt waren,[14]) auf Grund der aquilischen Klage für die hierdurch entstandenen Schäden verantwortlich gemacht werden können. Im Gemeinrechtsgebiete ist die Betragshöhe des zu ersetzenden Schadens in Folge des aus der noch gültigen noxae datio ableitbaren Wahlrechtes auf den Werth des fraglichen Thieres beschränkt. Dahin sprechen sich wenigstens Entscheidungen aus Württemberg aus. Es handelt sich in denselben darum, ob das volle Fuhrwerk oder bloß das vorgespannte Thier die noxa bilde.

§ 46. Pflicht zum Nachweis des Wagenführers.

Von der Regel[1]), daß die Eintrittsverbindlichkeit für das schuldhafte Verhalten Dritter, selbst wenn deren Handlungen zu vertreten sind, blos aushilfsweise bei nachgewiesener Mittellosigkeit des Beschädigers eintritt, stellt A.-L.-R. I 6 § 68 eine

---

[13]) Von den neueren außerdeutschen Gesetzgebungen sagt das schweizerische Obligationenrecht vom 14. Juni 1882 hinsichtlich des außerkontraktlichen Verschuldens Art. 62: „Ein Geschäftsherr haftet für den Schaden, welchen seine Angestellten und Arbeiter in Ausübung ihrer geschäftlichen Verrichtungen verursacht haben, wenn er nicht nachweist, daß er alle Sorgfalt angewendet habe, um einen solchen Schaden zu verhüten. Diese Verantwortung trifft auch juristische Personen, wenn sie ein Gewerbe treiben." Aehnlich das Ital. B.-G.-B. Art. 1153. In England gilt nach Dreyer (a. a. O. XVII 83) u. Petersen (a. a. O. XVIII 281) der Grundsatz: qui facit per alium facit per se, und damit Eintrittsverbindlichkeit für alle innerhalb des zugewiesenen Wirkungskreises vorgefallenen Versehen. Vergl. § 45 S. 184 Anm. 8.

[14]) Tit. J. IV 9, D. IX 1; Sachsensp. II 40. 62 mit Wächter: Pandekten § 215 216 II 499 ff. — A. L.-R. I 6 § 70—78 mit Förster a. a. O. § 90 I 555, Gruchot: Beiträge IV 142 — sächs. B.-G.-B. §§ 1560—1564 — C. c. Art. 1385 mit Zachariae a. a. O. § 448 II 708.

[1]) Oben § 45 S. 185 zu Anm. 11.

Ausnahme her. Darnach soll das Unvermögen oder Versagen, die Person des Beschädigers nachzuweisen, für den Nachweispflichtigen eine hauptsächliche Haftverbindlichkeit dem Beschädigten gegenüber schaffen. In der Rechtsprechung[2]) und Rechtswissenschaft[3]) ist jedoch streitig, ob diese Ausnahmebestimmung auch dem im Straßen-Fuhrbetriebe Beschädigten gegen den Unternehmer desjenigen Fuhrbetriebes zu Gute kommt, für welchen der Beschädiger das anvertraute Fuhrwerk in Schaden anrichtender Weise führte. Im nämlichen Gerichtsbezirke z. B. des Königlichen Landgerichts I zu Berlin ergehen widersprechende Urtels von den verschiedenen Berufungskammern und von den verschiedenen Abtheilungen des Amtsgerichts dergestalt, daß bereits die Zufälligkeit, mit welchem Buchstaben der Name des Fuhrherrn beginnt, welche Abtheilung bezw. Kammer also mit der Sachentscheidung betraut sein würde, für den Beschädigten den Ausschlag giebt, ob er sein Recht verfolgt oder dessen Verfolgung wegen Aussichtslosigkeit fallen läßt. Derartige Zustände tragen jedenfalls nicht zur Hebung des Vertrauens in die Zuverlässigkeit der Rechtsprechung und Rechtspflege bei, verletzen weit eher das Rechtsgefühl und werfen ein eigenthümliches Schlaglicht auf die Einheit der Rechtsprechung, welche für ganz Deutschland herbeizuführen Zweck und Ziel des neuen Rechtsverfahrens sein sollte. Mindestens in demselben Gerichtsbezirke müßte der nämliche Rechts-

---

2) Dafür: z. B. Kammer-Ger. als Rekursinstanz am 20. November 1880, L-G 1 Civ.-K. VI am 14. Juni 1883 S. 35. 1883, Civ.-K. III am 8. Februar 1887 S. 103. 1887, L.-G. II Civ.-K. II am 26. Februar 1883 (S. 8. 83 II 904), Amtsg. I Abth. 8 am 15. April 1880 und 1. November 1881 C. 202. 80 und C. 748. 81, Abth. 9 am 9. Januar 1882 C. 948. 81, Abth. 10 am 18. April 1882 C. 358. 82, Abth. 15 am 14. November 1881 C. 1046. 81, Abth 18 am 30. November 1882 C. 1195. 82, Abth. 21 am 9. Mai 1883 C. 466. 83, Abth. 22 am 7. April 1881 und 16. Juni 1883 C. 18. 81 und C. 412. 83, Abth. 25 am 30. Januar 1880 P. 3943. 79, Abth. 30 am 4. Januar 1883 C. 1987. 82, Abth. 36 am 3. April 1880 C 197. 80. Dagegen: L.-G. I Civ.-K. III am 19. Januar 1881 S. 36 80 u. Civ.-K. VII am 3. November 1881 S. 1004. 81.

3) Dafür K. Hilse in Wallmann's Deutsche Juristenzeitung III 905, dagegen Dernburg a. a. O. § 263 II 706 zu Anm. 4; Koch: Landrechts-Kommentar I 338 Anm. 45 zu § 68. Unentschieden läßt die Frage Förster a. a. O. § 90 I 557.

satz einheitliche Anwendung und Auslegung finden, so daß, sobald über ein und dieselbe Rechtsfrage die verschiedenen Spruch-Abtheilungen oder Kammern verschiedener Ansicht sind und widersprechenden Entscheidungen begegnen, die einzelnen Berufungskammern des nämlichen Gerichtsbezirkes zu nöthigen wären, über eine für Alle bindende Auslegung sich in gemeinsamer Berathung zu verständigen.

Ueberwiegend wird das Verhältniß zwischen Fuhrbetriebsunternehmer und Wagenführer für ein solches aufgefaßt, welches A.-L.-R. I 6 § 68 treffen wollte, während vereinzelt als angeblich wesentliches Merkmal des Gesindedienstes die Naturalleistung von Wohnung und Beköstigung beim Unternehmer verlangt und in Folge ihrer bei den heutigen Fuhrbetrieben üblichen Ablösung durch Geld vermißt, damit aber die Nachweispflicht der heutigen Fuhrbetriebsunternehmer verneint wird.

Andere wieder halten die Nachweispflicht auf die Beschädigungen beschränkt, welche innerhalb der Wohnung oder Werkstatt sich zutrugen, wonach sie für die Fuhrbetriebe fehlen würde.

Die Frage ist für die Sicherheit des Straßenverkehrs und die Aussicht der Beschädigten auf Ersatz von weittragender wirthschaftlicher Bedeutung. Erfahrungsgemäß suchen Wagenführer, nachdem sie Beschädigungen herbeigeführt haben, durch Antreiben der Pferde zu schnellerer Gangart sich ihrer Feststellung zu entziehen. Eingeholt, versagen sie Nennung des Namens und der Wohnung oder machen unrichtige Angaben. Dadurch erschweren sie dem Beschädigten Strafanträge oder Schadensklagen.

In Würdigung dieser Umstände hat polizeivorschriftsgemäß in Berlin alles Straßenfuhrwerk (Omnibus, Droschke, Kremser, Thorwagen) eine polizeiliche Legitimationsnummer und Arbeits- bezw. Geschäftsfuhrwerk[4]) den Vor- und Zunamen sowie die Wohnung des Eigenthümers und wenn derselbe mehrere derartige Fuhrwerke besitzt, noch fortlaufende Nummern in deutlicher und unverwischbarer Schrift dergestalt zu tragen, daß die Aufschrift stets sichtbar ist. Der Zweck dieser Bestimmung geht unverkenn-

[4]) Str.-Pol.-Regl. v. 7. April 1867 § 3 mit Pol.-Verord. v. 18. Juli 1888 (Berl. Intelligenzbl. Nr. 179 v. 2. August 1888). S. unten § 48 S. 203 Anm. 1.

bar dahin, Anhaltspunkte für die Ermittelung des Beschädigers zu gewinnen, wenn derselbe erfolgreich seine Ergreifung und Feststellung auf frischer That vereitelt hat, woraus naturgemäß die weitere Pflicht des Fuhrherrn folgt, sich in die Lage zu bringen, jederzeit über die Person dessen, der seinen Wagen beim fraglichen Anlaß führte, Auskunft geben zu können. Ihre Erfüllung bietet weder große noch gar unüberwindliche Schwierigkeit für Betriebsunternehmer. Zur Erfüllung seiner Pflicht, die von ihm eingestellten Wagenführer zu beaufsichtigen, hat er doch mindestens sich zu vergewissern und zu merken, wem er seine einzelnen Wagen an den verschiedenen Tagen und Tageszeiten anvertraut hatte. In dem Betriebe der Großen Berliner Pferdeeisenbahn-Aktien-Gesellschaft wird durch zweckmäßige Einrichtung erreicht, daß auf Jahre zurück angegeben werden kann, wer auf jeder der jährlich 3 363 722 Fahrten den betreffenden Wagen gefahren, begleitet oder kontrolirt hat und zu welcher Tageszeit diese Verrichtungen ausgeführt waren. Was diesem großen und weitverzweigten Fuhrbetriebe möglich, ist für keinen anderen unausführbar, ja selbst nicht einmal unverhältnißmäßig schwierig oder zeitraubend. Deshalb gestaltet das Unterlassen derartiger Feststellungen bezw. Aufzeichnungen umgekehrt sich als ein Mangel der im Bereiche seiner Gewerbs- oder Geschäftsführung üblichen und bei den Eigenthümlichkeiten seines Betriebes unerläßlichen Sorgfalt, Aufsicht und Ordnung.

Dies vorausgeschickt, bleibt zu untersuchen, ob die Redaktoren des Landrechts füglich beabsichtigt haben können, den Fuhrbetriebsunternehmer von der Nachweispflicht auszuschließen und solche auf die Vorgänge in der Wohnung oder Werkstatt einzuschränken.

Die Entstehungsgeschichte des a. § 68 [5]) steht einer derart engen Auslegung entgegen. Sie läßt erkennen, daß derselbe in dem Entwurfe des Gesetzbuches ursprünglich fehlte und seine spätere Aufnahme den Vorstellungen verschiedener Monenten verdankte, sowie daß Suarez zur Begründung der Zweckmäßigkeit dieser Vorschrift in der Schlußrevision geltend machte: „Es erscheine in dem einzigen Falle, wo erweislich ein Schaden durch das Gesinde

[5]) K. Hilse: Deutsche Juristen-Ztg. III 905.

verursacht, aber derjenige, welcher denselben herbeigeführt, nicht ausmittelbar wäre, eine Ausnahme dahin geboten, daß die Herrschaft principaliter für den Ersatz einstehe, weil einerseits es billig sei, daß eher der Dienstherr, dem doch allemal voraussichtlich ein gewisser Grad von Unvorsichtigkeit zur Last bleiben wird, als daß der ganz unschuldige Damnifikat darunter leide; andererseits eine solche Disposition den Dienstherrn dahin bringen werde, den eigentlichen Thäter desto sorgfältiger zu erforschen, wozu er weit leichter und eher gelangen könne, als der Damnifikat".

Diese Begründung rechtfertigt zunächst keineswegs die Nachweispflicht auf die im Haushalte selbst herbeigeführten Beschädigungen zu beschränken, vielmehr umgekehrt darüber hinaus auf die zwar außerhalb, indeß bei Ausführung aufgetragener Dienstverrichtungen zugefügten auszudehnen. Denn der Geschäftsherr muß ebenso gut den kennen und zu nennen vermögen, dem er einen außerhalb zu verrichtenden Auftrag giebt, als den er zu Hause beschäftigt. Steht die den Schaden herbeiführende Handlung im ursachlichen Zusammenhange mit einer solchen Dienstverrichtung, so ist ihm der Beschädiger dadurch bekannt. Unterläßt er gleichwohl dessen Nennung, so handelt er dolos.

Nach ihrem Zwecke und ihrer Absicht soll die polizeilich[6]) aus Rücksicht der öffentlichen Sicherheit verlangte Einrichtung sicher auch dem Beschädigten zu Gute kommen. Sie gehen verloren, wenn der Eigenthümer des Fuhrwerks berechtigt bleibt, den Führer des schädigenden Wagens zur Zeit des Unfalls zu verschweigen. Dies Recht ihm zu geben, fehlt jeder Vernunfts- und Billigkeitsgrund. Er muß ihn kennen, weil er nur für den Fahrdienst taugliche Personen in denselben einstellen, sich also bei der Dienstannahme über den Grad der Tauglichkeit Gewißheit verschaffen, daher mindestens Namen, Wohnung und Herkunft erfragen soll. Befindet er sich aber in der Lage, den Beschädiger namhaft zu machen und unterläßt oder weigert er dessen Benennung gleichwohl, so läßt er wissentlich geschehen, daß durch sein Gesinde ein Anderer beschädigt wird, macht sich mithin zum Begünstiger ihres Unrechtes und ist als solcher haftbar. Hat er

---

[6]) Oben § 46 S. 188 Anm. 4.

dagegen aus mangelnder Sorgfalt die Umstände festzustellen unterlassen, welche zum Nachweis nöthig sind, so hat er gegen die ihm obliegenden Pflichten gefehlt und liegt es deshalb in der Billigkeit, daß er den hierdurch einem Anderen erwachsenen Schaden auf eigene Rechnung übernimmt, bezw. übertragen erhält. Es treffen also im Verhältniß des Fuhrbetriebsunternehmers zum Wagenführer alle Umstände zu, welche Suarez als Beweggründe für Begründung der Nachweispflicht angegeben hat.

Dem gegenüber erscheint nebensächlich, daß § 68 Gesinde, Handwerksgesellen, Lehrjungen, Hausbewohnern einerseits, Herrschaft, Meister und Hauswirth andererseits aufgeführt werden. Bei den damaligen Lebens-, Erwerbs- und Wirthschaftsverhältnissen wurde, wie noch heute auf dem Lande gebräuchlich ist, das Vieh und Fuhrwerk nur dem Gesinde anvertraut, der Lohn hierfür in Form der Naturalleistung gewährt. Daß jetzt Geldabfindung an Stelle der Kost und Wohnung getreten, das Verhältniß zwischen Fuhrhalter und Knecht sich zu dem des Arbeitsgeber und Arbeitsnehmer umgeschaffen hat, was die Landrechts-Redactoren nicht voraussehen konnten, begründet nicht die Schlußfolgerung der Gegner, daß die Absicht der Gesetzgeber auf Ausschluß der Nachweispflicht für alle anderen als die ausdrücklich benannten Beziehungen gerichtet gewesen sei. Im Gegentheil ist aus den bekannten leitenden Gesichtspunkten anzunehmen, daß, wenn an den Eintritt der veränderten Lohn- und Arbeitsverhältnisse gedacht werden konnte, auch die veränderten Begriffe Erwähnung gefunden haben würden; darauf kommt es doch schließlich allein nur an.

Noch weniger haltbar erscheint die Ansicht, daß gesetzgeberisch die Nachweispflicht auf den Bannbezirk der Werkstatt oder des Wohnraumes habe eingeschränkt werden sollen. Warum soll der Tapezierer, Maler, Glaser seinen zur Verrichtung gewerblicher Arbeiten in einer fremden Wohnung verwendeten Gesellen oder Lehrling nicht nachzuweisen brauchen? Warum soll im Schornsteinfeger-Gewerbe, welches ausschließlich außerhalb der eigenen Wohnung des Meisters ausgeübt wird, der Meister von der Nachweis-Verpflichtung entbunden sein, wenn vielleicht seine Gesellen oder Lehrjungen beim Fegen im fremden Hause etwas Unrechtes

begangen haben? Warum soll das Dienstmädchen nicht namhaft gemacht zu werden brauchen, welches beim Einholen von Waare im Kaufmannsladen vielleicht gestohlen hat? Die Anhänger der Gegenansicht sind die Gründe hierfür schuldig geblieben. Fehlt es aber an Vernunftsgründen für die Befreiung jener von der Nachweispflicht, so wird man dazu gelangen, unter den beregten Umständen die Nachweispflicht zuzugestehen. Dem zufälligen Umstand, daß die Verbindlichkeit des Hauseigenthümers gleichzeitig mit dieser der Herrschaft und des Meisters behandelt worden ist, welcher den Hauptgrund der Gegner bildet, ist ganz gewiß nicht die Tragweite beizulegen, Nachweispflicht für dienstliche oder geschäftliche Verrichtungen auszuschließen, deren Ausführung nach ordnungsmäßigem Geschäftsgange eben nicht in der Wohnung geschehen konnte, sondern sich auswärts vollziehen mußte.

Würde aber die Beschränkung der Nachweispflicht auf die innerhalb der Wohnung vorgekommenen Verrichtungen zu unnatürlichen Zuständen führen, steht sie überdies mit den von Suarez geltend gemachten Gründen in Widerspruch, fehlt es schließlich sogar an jedem sicheren Anhaltspunkte, daß man damals bloß an die actio de effusis et dejectis gedacht hat, spricht vielmehr die gleichzeitige Erwähnung der Gesellen, Lehrlinge und Dienstboten, welche vielfach außer dem Hause beschäftigt werden, für die Wahrscheinlichkeit einer weiter gehenden gesetzgeberischen Absicht, so wird das Bestehen der Nachweispflicht auch für das Fuhrgewerbe schwerlich länger streitig bleiben.

Die zur Begründung der Nachweispflicht erforderliche Nachweis-Aufforderung ist an keine Form gebunden, muß aber klägerischerseits erwiesen werden. Binnen welcher Zeit der Nachweis erfolgen müsse, ist streitig. Meist wird die Zustellung der Klage als äußerste Frist angesehen, vereinzelt noch während der Sach-Verhandlung der Nachweis mit unterschiedlicher Wirkung gestattet. Nach der richtigen Ansicht hebt verspäteter Nachweis den erworbenen Ersatzanspruch nicht wieder auf. Nach der anderen thut er dies zwar, die Verspätung begründet indeß die Verbindlichkeit zur Erstattung der bisherigen Kosten.

Eine auf hauptsächliche Schadloshaltung wegen vorenthaltenen Nachweises zu stützende Klage würde allerdings die Be-

weislast begründen, daß der Schaden durch ein, dem beklagten Fuhrherrn gehöriges Fuhrwerk bezw. von Jemand herbeigeführt ist, der dasselbe zur Ausführung eines vom Beklagten erhaltenen Auftrages anvertraut erhalten und benutzt hatte.

§ 47. Nothwendigkeit einer Verantwortlichkeit der Fuhrhalter für die Fahrversehen ihrer Kutscher.

Bei dem bestehenden Rechtszustande kann es nur Wunder nehmen, daß immerhin noch in der ziffermäßig nachgewiesenen[1]) — wenn verhältnißmäßig zwar geringen — Fällezahl es zur Ersatzleistung für Sachbeschädigungen im Fuhrbetriebe gekommen ist. Ueberwiegend ist deren Geltendmachen allerdings theils an der schwierigen Beweislast, theils an der Mittellosigkeit des Beschädigers gescheitert. Daß deshalb die meisten Straßenbahnbetriebe grundsätzlich von Schadensklagen Abstand nehmen, sich vielmehr zu beruhigen pflegen, falls die Beschädiger nicht etwa auf die Zahlungsaufforderung gutwillig Ersatz leisten, ist zwar erklärlich, aber zu bedauern, weil dadurch weder das Rechtsgefühl befriedigt, noch die Verkehrssicherheit gefördert wird. Denn jetzt zahlt derjenige, welcher im Schuldbewußtsein Ehrgefühl besitzt, um die Folgen seiner Handlungen zu vertreten, während diejenigen, welche die Klage und Zwangsvollstreckung abwarten, von der Zahlung verschont bleiben. Derarte Mißstände führen die Schuldigen leicht zu dem Rechtsirrthum, daß das bei dem Vorfall beobachtete Verhalten sachgemäß gewesen sei, ihre damalige Ausführung der Verrichtungen und angewandte Aufmerksamkeit für die Verkehrssicherheit genügt habe, und veranlaßt sie so, bei künftigen Gelegenheiten eher in der Sorgfalt nachzulassen, als solche zu erhöhen. In weiterem Verfolg wird eine Zunahme der Gefahr für den Straßenverkehr fast unausbleiblich sein.

Ein den Grundsätzen des französischen Rechts sich nähernder Entwurf eines bürgerlichen Gesetzbuches für das Großherzogthum Hessen (1853) hatte in Art. 216 und ein solcher für das König-

---

[1]) Oben § 31, 32 S. 128—130, 139, 141.

reich Bayern (1860) Art. 62—67 vorgeschlagen: Eltern, Pflegeeltern, Vormünder, Lehrer und Meister für den Schaden verantwortlich zu erklären, welchen ihre minderjährigen Kinder, Pflegekinder, Mündel, Zöglinge und Lehrlinge verursachen, während dieselben bei ihnen wohnen bezw. unter ihrer Aufsicht stehen. Entsprechende Grundsätze waren für Arbeitsgeber aufgestellt.[2]) Letztere sollten jedoch diese Verbindlichkeit durch den Nachweis beseitigen können, daß die Beschädigung durch die pflichtmäßig geführte Aufsicht nicht verhindert werden konnte.

Die Zweckmäßigkeit und Nothwendigkeit einer Aenderung des heutigen Rechtszustandes ist bereits auf Grund der Gutachten von Dreyer,[3]) Leonhard,[4]) Mayer[5]) und Petersen[6]) in den Verhandlungen des 17. und 18. deutschen Juristentages[7]) anerkannt. Die Einführung einer erhöhten Verantwortlichkeit des Arbeitgebers für die Handlungen seiner Arbeiter glaubte der Juristentag der Gesetzgebung angelegentlichst mit Rücksicht auf zahlreiche Vorgänge und Fälle der Gefährdung des Straßenverkehrs durch den Fuhrbetrieb empfehlen zu sollen.

Sein beinah mit Stimmeneinheit gefaßter Beschluß vom 9. September 1886 ging dahin:[8])

„Es empfiehlt sich, die Arbeitgeber außerhalb obligatorischer Verhältnisse für den von ihren Arbeitern einem

---

[2]) Im Entwurfe heißt es: Art. 66 „Vollmachtgeber und Dienstherrn haften für den von ihren Beauftragten oder Dienstpersonen einem Andern zugefügten Schaden sammtverbindlich, wenn die Beschädigung in Ausübung des aufgetragenen Geschäfts oder Dienstes verübt wurde. Es steht ihnen jedoch gegen den Thäter der Rückanspruch wegen des ganzen von ihnen geleisteten Schadensersatzes zu. Soweit die Dienstherrschaft zur Aufsicht auf ihre Dienstboten durch Gesetz oder Verordnung verpflichtet ist, kommen auf sie die Vorschriften des Art. 62 Abs. 1 und 63 zur Anwendung".

Art. 67: „In gleicher Weise wie der Vollmachtgeber haften der Staat und andere juristische Personen, wenn der in ihren Diensten Stehende in Ausübung seiner Dienerpflicht oder durch Mißbrauch seiner dienstlichen Stellung einen Andern widerrechtlich schädigt".

[3]) Gutachten f. d. Deutschen Juristentag XVII 46.

[4]) a. a. O. XVII 378.

[5]) a. a. O. XVII 125.

[6]) a. a. O. XVIII 275.

[7]) Sten. Ber. d. Verh. d. Deutschen Juristentages XVII 81 ff.; XVIII 67 ff.

[8]) Sten. Ber. XVIII 105.

Anderen zugefügten Schaden insoweit für haftbar zu erklären, als die Beschädigung in Ausführung der den Arbeitern übertragenen Verrichtungen begangen worden ist," indem der Mehrheit nicht einmal eine engere dahin vorgeschlagene Haftung ausreichend genug erschien:

„Die Arbeitgeber außerhalb obligatorischer Verhältnisse für den durch ihre Arbeiter Andern in Ausführung der ihnen übertragenen Verrichtungen zugefügten Schaden insoweit für haftbar zu erklären, als sie nicht nachweisen, daß sie alle erforderliche Sorgfalt angewendet haben, um einen solchen Schaden zu verhüten".

Eine diesem Vorschlage entsprechende Eintrittsverbindlichkeit würde Alle, welche gewerbs- oder geschäftsmäßig Fuhrwerk in den öffentlichen Verkehr bringen, für die durch dasselbe bezw. dessen Führer angerichteten Schäden haftbar machen.

Der Entwurf des bürgerlichen Gesetzbuches ist nicht soweit gegangen, läßt die Haftung für den Ersatz des Schadens, welchen die zur Verrichtung einer oder mehrerer Handlungen bestellte Person durch eine in Ausführung ihrer Verrichtungen begangene unerlaubte Handlung einem Dritten zugefügt hat, vielmehr bloß eintreten, wenn die schuldige Sorgfalt weder bei der Aufsicht noch bei der Auswahl obgewaltet hatte.[9])

§ 48. Der im Entwurfe geplante Grundsatz im Verhältniß zum Schutzbedürfniß.

Eine auf dem Standpunkte des Entwurfes stehenbleibende Gestaltung der Haftpflicht des Fuhrhalters für die Fahrschäden seiner Leute genügt in dreifacher Hinsicht der Sicherheit des Verkehrs, den Bedürfnissen des Lebens und der heutigen Wirthschaftsweise im Fuhrgewerbe nicht. Keineswegs werden die bestehenden Mißstände vollständig beseitigt und wird dem Beschädigten ein genügender Schutz geboten. Folgeweise würden die erhobenen Klagen dauernd nicht zum schweigen kommen, sondern bald wieder

---

[9]) Entw. §§ 711, 712 und oben § 40 S. 169 Anm. 3, Motive II 736.

eine Aenderung nöthig machen. Denn so lange die Mehrzahl der Fahrschäden unersetzt bleiben, dem Beschädigten eine drückende Beweislast unrichtig zugetheilt wird und eine Pflicht zum Nachweis des dem Fuhrhalter bekannten Thäters gänzlich fehlt, wird Zufriedenheit mit den bestehenden Verhältnissen nicht eintreten.

Daß ein Bedürfniß vorliegt, auf dem Gebiete der Haftbarkeit weiterzugehen, als der Entwurf dies thut, hat der deutsche Juristentag in wiederholter Berathung ausgesprochen, haben diejenigen Gesetzgebungen anerkannt, welche, wie die Schweiz und Italien den französisch rechtlichen Grundsatz, obschon sie dessen Tragweite durch eigene Erfahrung kennen gelernt hatten, aufgenommen und nur eine einwandsweise Befreiungsmöglichkeit geschaffen haben, ist ferner von denjenigen deutschen Regierungen bethätigt worden, welche wie Bayern und Hessen in ihren Entwürfen weitergehende Vorschläge gemacht hatten, zeigen überdies die diesseitigen statistischen Beläge. Denn die Mehrzahl der jetzt unersetzten Schadenfälle würde auch fernerhin unersetzt bleiben. Die Neuerung würde verschwindend selten dem Beschädigten zu Gute kommen.

I. Die schutzlos bleibenden Fälle.

Eines Schutzes würdig erscheinen Personen, die dadurch Schaden leiden, daß ein Kutscher, der vielleicht nicht einmal zum Trunke neigt, oder dessen diesbezügliche Eigenschaft dem Fuhrhalter wenigstens noch nicht bekannt geworden war, sich thatsächlich betrinkt und in der Trunkenheit Straßengänger umfährt, fremde Fuhrwerke anfährt oder den Wagen zum Umwerfen bringt, dem sich ein Fahrgast anvertraut hatte, oder daß er bei voller Nüchternheit leichtfertig mit Anderen um die Wette fährt und in Folge des zu schnellen Fahrens Jemanden überfährt, oder daß er auf dem Wagen vor Uebermüdung einschläft, oder daß er sich mit anderen Personen auf dem Wagen unterhält, seine Aufmerksamkeit dieser Unterhaltung zuwendet, dadurch die sich auf der Straße bietenden Fahrhindernisse übersieht und folgeweise Ereignisse der vorgedachten Art herbeiführt. Umstände sind in den meisten derart gestalteten Fällen wenigstens äußerlich nicht zu erkennen, aus denen eine Sorgfaltsverletzung des Fuhrhalters bei Auswahl oder Auf-

sicht des Thäters begründet werden könnte. Die auf solche Weise Beschädigten bleiben also schutzlos. Entspricht solches vielleicht der Billigkeit und dem Rechte?

Anders liegt der Fall, wenn die aufgetragene Verrichtung oder der Dienst dem Arbeiter nur die Gelegenheit oder die Mittel zur Ausübung einer unerlaubten oder fahrlässigen Handlung geboten hat, welche mit seinen Verrichtungen in keinem Zusammenhange steht, der Kutscher z. B. auf Vorüberfahrende schlägt, weibliche Fahrgäste mißbraucht. Hier kann allerdings mit dem fehlenden ursachlichen Zusammenhang jede Vertretungsverbindlichkeit des Fuhrhalters wegbleiben, kann indeß sehr wohl noch dessen Nachweispflicht aus Billigkeit Bestand behalten.

Allerdings läßt sich auch in den ersteren Fällen entgegenhalten; der Fuhrhalter habe doch jedenfalls nicht gewollt, daß sein Fuhrknecht dolos oder culpos handele. Weil er ihn zu seinem Vertreter bestellt, ihm die Macht und Möglichkeit verliehen hat, durch schuldhaftes Handeln zu beschädigen, muß er die Verantwortung für die Folgen seines Thuns und Lassens innerhalb des ihm angewiesenen Wirkungskreises voll und ganz übernehmen. Er hat durch die Anstellung und Verwendung den Anlaß zu dem Schaden gegeben, er kann den Beschädigten nicht an den meistens zahlungsunfähigen Arbeiter verweisen. Vielmehr trifft der Grundsatz der l. 149 R. J. hier in der Richtung zu, daß es unbillig, ungerecht wäre, wenn derjenige, welcher seine Betriebswirthschaft auf die Benutzung des öffentlichen Straßenkörpers und fremder Arbeitskraft gegründet hat, nicht gehalten wäre, die hieraus entspringenden Folgen, sozusagen „die wirthschaftliche Zusammengehörigkeit“ auf sich zu nehmen.

Nicht ohne Berechtigung ist von berufener Seite schon hervorgehoben worden, daß, wenn man sich entschließen könnte, die Arbeitgeber des Kutschers (mulio) als die domini negotii und die Arbeiter als institores oder quasi institores anzusehen, man sogar schon im römischen Rechte ein Vorbild für die Haftung des Fuhrhalters für seinen Wagenlenker finde, soweit dieser im Kreise der ihm anvertrauten Verrichtungen ein Verschulden verübt. Jedenfalls drängt die Verkehrssicherheit dahin, die Fuhrherrn für den von ihren Arbeitern einem Anderen zugefügten Schaden wenigstens

insoweit für haftbar zu erklären, als die Beschädigung in Ausführung der diesen übertragenen Verrichtungen begangen war, also durch Unachtsamkeit im Fahren, sachwidrige Behandlung der Pferde, Verstoß gegen die Fahrordnung. Das Versehen, durch welches ein Kutscher einen Dritten schädigt, muß für den Ersatz des Schadens als Versehen desjenigen gelten, der die Arbeit aufgetragen hat, von ihr wirthschaftlichen Gewinn erstrebt und zwar ohne Unterschied zwischen gefährlichen und nicht gefährlichen Betriebsarten. Denn es giebt keinen Fuhrbetrieb ohne Gefahrenmöglichkeit. Vielmehr birgt sogar die Straßenbahn entgegen den herrschenden Vorurtheilen weniger Gefahr als jeder andere Fuhrbetrieb[1]). Die Fuhrhalter müßten selbst in dem Falle verantwortlich sein, wenn es außer ihrer Macht gestanden hat, die Schaden bringende Handlung zu verhüten, selbstredend immer vorausgesetzt, daß dieselbe in Ausübung ihrer Verrichtungen verübt und nicht vielleicht bloß gelegentlich vorgefallen ist. Dies allein kann und wird die Fuhrhalter vorsichtig machen und bestimmen, nur zuverlässige Leute anstellen.

Bedenklich für die Verkehrssicherheit würde sogar schon die Befreiung der Fuhrhalter von der Eintrittsverbindlichkeit auf Grund des Nachweises sein, daß sie den durch ihre Arbeiter Anderen in Ausführung der ihnen übertragenen Verrichtungen zugefügten Schaden nicht zu verhüten vermocht, obschon sie alle erforderliche Sorgfalt angewendet haben, die einen solchen Schaden zu verhüten auszureichen pflegt. Die Feststellung der thatsächlichen Unterlagen eines solchen Einwandes wird überdies stets zeitraubend und schwierig sein. Dabei fehlt jeder Billigkeitsgrund für eine solche Ausnahme von dem allgemein dahin aufzustellenden Grundsatz, daß Jeder, der Geschäfte betreibt, durch deren Betrieb Dritte beschädigt werden können, verpflichtet ist, selbst die äußerste Sorgfalt anzuwenden, die nöthig ist, um Beschädigungen von diesen Dritten abzuhalten, welche sich bei dem Betriebe dieses Gewerbes herausstellen können.

Mit dem Grundsatz, daß zu haften sei für Schädigungen, welche mit dem Betriebe des Fuhrgewerbes unausbleiblich ver-

---

[1]) Oben § 30—32 S. 119—142. S. auch § 45 S. 184.

bunden sind, also aus Unfällen entspringen, welche nach der gewöhnlichen Lage der Verhältnisse eintreten, ist dagegen sehr wohl verträglich für solche Fälle die Haftung auszuschließen, welche bloß bei Gelegenheit von Dienstverrichtungen sich zugetragen haben. Der Unterschied zwischen beiderlei Fällen ist nicht so schwer zu handhaben, wie vielfach behauptet wird, läßt sich vielmehr dahin einfach begrenzen: So lange und insoweit der Wagenlenker in der Ausübung seiner Dienstverrichtungen begriffen ist, vertritt er wirklich nur den Fuhrhalter, handelt vollständig an dessen Stelle und für ihn. In dem Augenblicke, wo er aus diesem eng umschriebenen Rahmen der Ausübung seiner Verrichtungen tritt, sowie er etwas thut, was zu diesen Verrichtungen nicht gehört, ihnen vielleicht ganz fern liegt oder widerstreitet, hat das Verhältniß, welches zwischen ihm und dem Arbeitgeber bestand, aufgehört; er ist eine selbstständige eigenmächtig für sich handelnde Person geworden. Mithin ist vollkommen gerechtfertigt, an der Unterscheidung festzuhalten, daß bei der Ausübung der anvertrauten Verrichtungen der Arbeitgeber für den Arbeiter haftet, daß dagegen für das, was außerhalb dieser Verrichtungen geschieht, keine Haftung des Fuhrhalters eintritt.

Dem Einwand, daß vereinzelt diese Haftung sehr hart für den Betroffenen werden könnte, indem er verpflichtet wird, Entschädigungen zu zahlen, obgleich ihn ein Verschulden nicht trifft, ist entgegen zu halten, daß, sobald bloß die Wahl zwischen zwei Unschuldigen bleibt, man sich für die Haftung des Gewerbetreibenden entschließen muß, selbst wenn das sehr hart für ihn erscheint. Denn einmal gewinnt der Andere dadurch nichts, sondern erhält nur, was er infolge des Gewerbetriebes des Ersteren verloren hatte. Sodann hat der Fuhrhalter immer noch mehr Gelegenheit, sich gegen Schaden zu decken, als der Beschädigte, was übrigens gleichmäßig bei der Haftung für außerkontraktliches Verschulden, wie bei dieser für Verschulden in obligatorischen Verhältnissen zutrifft. Ob sich die Haftbarkeit hier aus dem Vertrage ergiebt, dort vielleicht mit den herrschenden Rechtsgrundsätzen schwer vereinbar ist, danach wird im gewöhnlichen Leben nicht gefragt. Für den gewöhnlichen Mann beruht die Haftung immer auf dem Willen der gesetzgebenden Gewalt. Von ihr fordert, von ihr empfängt er

zu seinem Schutz die Ersatzklage gegen den Fuhrhalter des Beschädigers. Und wenn vielleicht sogar in Fällen, wo der Urheber in Ausübung des aufgetragenen Geschäfts die Beschädigung verübt hat, nicht einmal ohne Weiteres behauptet werden kann, daß den Fuhrhalter hierbei eine Schuld trifft, er vielleicht weder in der Auswahl noch in der Aufsicht ein Versehen begangen hat, so darf gleichwohl aus dem Umstand, daß die Besorgung der Verrichtung zum Zwecke und im Auftrage des Fuhrhalters geschieht, das Gesetz aus höheren Rücksichten für das Interesse dritter Personen die Uebertragung der Gefahr der Ausführung in der Art auf diesen ableiten[2]), daß er dem Beschädigten mit dem Beschädiger sammtverbindlich haftet.

II. Vertheilung der Beweislast.

Zur Anspruchsbegründung müßte der Nachweis genügen, durch einen für den Fuhrherrn Werkthätigen in der Art beschädigt zu sein, daß dieser vorsätzlich oder unachtsam die ihm aufgetragene Verrichtung zum Nachtheil des Klägers ausführte, so daß die Beschädigung nur die Folge der rechts- oder pflichtwidrigen Besorgung des Auftrages oder Dienstes selbst ist. Mehr zu fordern, heißt den Anspruch nehmen.

Dem Beschädigten die Beweislast aufzubürden, daß der Fuhrhalter ein Versehen in der Aufsicht oder Auswahl seiner Leute begangen habe, heißt ihm die Möglichkeit einer Rechtsverfolgung so gut wie abschneiden. Es verräth dies eine Unkenntniß der thatsächlichen Lebensverhältnisse. Angenommen, daß sich jemand zu einer Geschäftsbesorgung auf die Straße begiebt, z. B. ein geladener Zeuge zum Gange nach dem Gericht, und plötzlich, während er eine Straßenkreuzung überschreitet, von hinten durch einen Wagen überfahren wird, so hat er weder Zeit noch Gelegenheit, sich den Beschädiger anzusehen. Vorübergehende leisten ihm Beistand; durch sie erfährt er die Firma des Fahrzeugs, welches ihn überfahren hat. Er hat bis zu diesem Augenblick weder das Bestehen jenes Fuhrhalters, noch die Person des schä-

---

[2]) S. den Beweis unten § 49 S. 204.

digenden Kutschers gekannt; letztere ist ihm selbst jetzt noch unbekannt. Wie in aller Welt soll er die näheren Umstände, unter denen der Kutscher angenommen wurde, sein Vorleben, seinen ursprünglichen Beruf, die Gründe für die verschiedenen Dienstwechsel, die vielleicht infolge Unzuverlässigkeit im Fahren erfolgt waren, kennen? Wie soll er die Beweggründe, aus denen der Fuhrhalter gerade ihn unter den Bewerbern aussuchte — weil er vielleicht der Billigste war — erfahren? Annahme und Geschäfts-Uebertragung bezw. Unterweisung ist ein ohne seine Zuziehung stattgehabter Vorgang zwischen Beiden. Oder glaubt man, daß einer von Beiden auf etwaige Anfrage die näheren thatsächlichen Umstände wahrheitsgemäß angeben wird, welche zur Klagebegründung gehören? Im Gegentheil wird dem Grundsatze gehuldigt si fecisti nega. Jeder Fuhrherr behauptet sorgfältig, jeder Kutscher tüchtig zu sein. Deshalb darf die Gesetzgebung vom Beschädigten keinen schweren Beweis fordern. Dieser würde nach dem Grundsatze »actore non probante reus absolvitur« abzuweisen sein, sobald ihm der Beweis eines Verschuldens des Beklagten bei der Auswahl oder Bewachung nicht gelingt. Die Schwierigkeit einer solchen Beweisführung für den den Verhältnissen des Beklagten gänzlich fernstehenden Kläger leuchtet so ein, daß es gewissermaßen Wunder nimmt, wie einer Person, welche von einem ungeschickten oder leichtsinnigen ihr fremden Kutscher eines unbekannten Fuhrhalters überfahren worden ist, zugemuthet werden kann, darzuthun, daß der ihr völlig unbekannte Fuhrherr in der Auswahl nachlässig, oder daß die Unfähigkeit oder der Leichtsinn seines Kutschers ihm bekannt gewesen ist?

Anders ist die Lage des Fuhrhalters. Für ihn ist es, wenn er wirklich seine Schuldigkeit gethan hat, leicht, den Beweis anzutreten und zu seiner Entlastung zu führen, die größte oder doch wenigstens unter den gebotenen Verhältnissen gemeinübliche Sorgfalt angewendet zu haben. Denn er weiß, wie er sich bei der Auswahl des Gehülfen von dessen Brauchbarkeit überzeugt hat, welche Umstände ihn zu dessen Annahme geleitet haben. Die Arbeiter, welche von allen Enden zureisen, werden auf Grund ihrer Zeugnisse angenommen. Es wird also der ganze Beweis darauf gerichtet sein, daß man den Arbeiter auf genügenden Aus-

weis hin angenommen und bis zu dem Ereignisse, aus welchem die Haftung in Anspruch genommen wird, keinen thatsächlichen Anlaß gehabt habe, an seiner Geschicklichkeit oder Zuverlässigkeit zu zweifeln.

Beweist der Beschuldigte, daß das Fahren ungehörig gewesen, so muß dies genügen und darf höchstens dem Fuhrherrn, der in der Lage ist, Rechenschaft darüber zu geben, wie er zur Anstellung und Verwendung des Kutschers gelangt ist, dessen Ungeschicklichkeit und Leichtsinn sich jetzt gezeigt hat, der Gegenbeweis, daß er Sorgfalt habe walten lassen, gestattet werden. Dies Umdrehen der Beweisrolle ist das Mindeste, was verlangt werden muß. Dieser Weg ist übrigens durch den Gang der Gesetzgebung, in Baden, der Schweiz, Italien bereits betreten, welche unter Festhalten der französisch rechtlichen Haftpflicht dem Arbeitgeber zwar den Einwand zugestehen, daß der Vorgang für ihn unabwendbar gewesen, ihm damit jedoch den Beweis für Wegfall seiner Verbindlichkeit aufbürden. Ebenso hat das Haftpflichtgesetz dem Unternehmer der darunter fallenden Fuhrbetriebe die Beweislast für die ihre Befreiung begründenden Thatsachen aufgebürdet. Bei den Verhandlungen des deutschen Juristentages hat, so sehr die Meinungen auch in anderer Richtung aus einander gegangen sind, sich nicht der geringste Widerspruch gegen den Vorschlag der Berichterstatter geltend gemacht, daß den Arbeitgeber, also Fuhrhalter, die Beweispflicht treffe, wofern der Einwand bethätigter Sorgfalt in Auswahl und Aufsicht als Befreiungsgrund anerkannt werde, daß für den Beschädigten jedenfalls aber der Nachweis des Eintritts des schädigenden Ereignisses und seines Zusammenhanges mit einer vom Beklagten dem Beschädiger aufgetragenen Verrichtung genügen müsse.

III. Nachweispflicht.

Selbst wenn der vom Juristentag empfohlene Grundsatz an Stelle des jetzt geplanten im bürgerlichen Gesetzbuche Aufnahme finden sollte, werden noch viele Fälle übrig bleiben, für die sich Beibehaltung der preußisch rechtlichen Nachweispflicht empfiehlt. Nur vereinzelt treten Schäden durch Ueber- oder Anfahren unter

Umständen ein, daß die Feststellung und Festnahme des Thäters auf frischer That erfolgen kann. Denn im Sehkreise eines Schutzmannspostens nimmt sich jeder Führer zusammen und hütet sich vor Uebertretung der Fahrordnung. Das vom Beschädigten vorher nicht beachtete Fahrzeug richtet den Schaden an, der Kutscher peitscht auf seine Pferde und jagt davon, während der Ueberfahrene am Boden liegt, Hülfe bedarf und die Feststellung des Thäters nicht bewirken kann. Die Umstehenden wenden ihr Augenmerk dem Verletzten zu und lassen sich höchstens daran genügen, den am Wagen sichtbaren[3]) Namen des Fuhrherrn zu lesen und dem Verletzten zu geben als Anhalt für weitere Ermittelungen. Aufgefordert, den Kutscher zu nennen, weigert er dies. Nun hat der Verletzte es zwar in der Hand, sich auf andere Weise Namen und Wohnung der einzelnen Kutscher zu verschaffen, hinzugehen, sie anzusehen und den Schuldigen unter ihnen herauszusuchen. Wie nun, wenn er oder wenn die hülfeleistenden Umstehenden ihn von Gesicht nicht gesehen haben, also ihn nicht wiederzuerkennen und unter ihrem Eide die Identität des Beklagten mit dem Wagenführer nicht zu versichern vermögen? Dann ist der Beschädigte beweisfällig, Mühe und Zeit auf Ermittelung des Schuldigen ist verschwendet. Man glaube ja nicht, daß diese Fälle vereinzelt dastehen. Sie bilden die Regel. Selbst den auf derarte Vorgänge vorbereiteten, gehörig unterwiesenen Berliner Pferdebahn-Kontroleuren und Schaffnern mißlang in 23,17 % aller vorgekommenen Fälle eine so zuverlässige Ermittelung und Feststellung der Thäter, daß ihre Verfolgung möglich gewesen wäre. Ein solcher Zustand ist ungesund. Der Fuhrhalter kennt den Schul-

---

[3]) Oben § 46 S. 188 Anm. 4. Die Berl. Pol.-Verordn. v. 18. Juli 1888 bestimmt: § 3. Fuhrwerk, welches nicht seiner Bestimmung gemäß zur Beförderung von Personen dient, muß mit dem Eigengewicht des Wagens einschließlich des Zubehörs, als Schrotleitern, Ketten, Aufsatz- und Schutzbretter rc., dem Vor- und Zunamen und der Wohnung (Ortschaft, Straße und Hausnummer) des Eigenthümers und, wenn derselbe mehrere derartige Fuhrwerke besitzt, mit fortlaufender Nummer bezeichnet sein. Diese Aufschrift ist entweder an der rechten und linken oder an der hinteren Seite des Fuhrwerks selbst, oder an Tafeln, welche an demselben befestigt sind, in deutlicher und unverwischbarer Schrift von mindestens 5 Centimeter Höhe in einem Abstande des unteren Randes derselben von wenigstens 45 Centimeter vom Erdboden dergestalt anzubringen, daß sie stets sichtbar ist.

digen bezw. muß ihn kennen, wenn er bei seiner Auswahl nicht leichtfertig verfuhr. Warum soll er straffrei den Namen vorenthalten, den Schuldigen durch sein Schweigen befreien, dem Beschädigten die Ersatzbeitreibung vereiteln dürfen? Billigkeit und Recht fordern deshalb die Begründung einer unbedingten Nachweispflicht der Wagenführer seitens der Fuhrherrn bei Vermeidung eigener Eintrittsverbindlichkeit. Auch würde es sich empfehlen, dieselbe dergestalt zu befristen, daß Fristenablauf für Nachweisversagung gedeutet werden kann.

§ 49. Wirthschaftliche Erwägungen.

Bedenken volkswirthschaftlicher Natur stehen dem Schaffen einer Eintrittsverbindlichkeit der Fuhrhalter für ihre Leute nicht entgegen, mag man die Vermögenslage des Beschädigten oder diese des Beschädigers berücksichtigen. Hier wie dort wird der Vorgang unterschiedlich Reiche wie Arme treffen, hier wie dort also der Fall eintreten, daß der Schadensbetrag bei der eigenen Vermögenslage ein kaum zu erschwingender ist. Im Zweifel muß man sich auf Seiten desjenigen stellen, der durch den schädigenden Betrieb Gewinn gesucht hat.

Richtig ist ja, daß dem Gemeinwohlstande nicht gedient sein würde, wenn gewisse, zur allgemeinen Wohlfahrt dienlichen Betriebe derart belastet würden, daß sie ihre Bestandsfähigkeit verlieren. In weiterem Verfolg würde dies zu ihrem Einstellen und damit zum Wegfall eines für das Verkehrsleben nützlichen Gliedes führen. Andererseits berechtigt diese Rücksicht doch aber auch nicht zu einer Nachgiebigkeit gegen schwache Betriebe, welche auf der anderen Seite unerträglich wirken und durch das Ausbleiben des Schadensersatzes vielleicht dem Beschädigten die Bestandsmöglichkeit im wirthschaftlichen Betriebe entziehen. Deshalb soll der Einfluß auf die wirthschaftliche Lage des Beschädigten und Beschädiger noch untersucht werden.

a) Die wirthschaftliche Lage der Fuhrhalter.

Durch Ausdehnung der Verantwortlichkeit für die Fahrfehler ihrer Leute und dadurch herbeigeführte Schäden ist eine Ueber-

lastung der Fuhrbetriebe, welche deren Bestandsfähigkeit in Frage bringt, nicht zu erwarten. Der Beweis ist einfach. Man braucht nur auseinanderzuhalten die kleinen Gewerbetreibenden, welche ihr Fuhrwerk selbst führen, von den großen, welche sich wegen dessen Umfang und Ausdehnung fremder Kräfte dazu bedienen. Die Ersteren sind Führer und Unternehmer in einer Person, haben Fahrfehler selbst begangen, sind also für dieselben verantwortlich. Ihnen gegenüber hat der Beschädigte eine Beitreibungsmöglichkeit etwaiger Unkosten, welche ihm zugestoßene Schäden verursachten. Ihr Betrieb muß also solche tragen. Seine Bestandsfähigkeit hat bisher darunter nicht gelitten, wenn vielleicht auch einzelne wirthschaftlich schwache Unternehmer bei besonders schweren und dadurch kostspieligen Vorfällen in ihrer Lage zurückgekommen sein mögen. Im Bewußtsein, für die Folgen ihrer Versehen eintreten zu müssen, nehmen sie sich beim Fahren möglichst zusammen. Sie haben eine verschwindend kleine Ziffer unter den in Berlin ermittelten Beschädigern gestellt.

Der jetzige Zustand der Vertretungsfreiheit kommt also nur den großen Unternehmern, den Handelsgesellschaften, Aktiengesellschaften zu Statten, die als Haupt- oder Nebengewerbe zahlreiches Fuhrwerk in Betrieb setzen. Sie gegen das Kleingewerbe zu begünstigen, von einer Last zu entbinden, welche jenem aufgebürdet werden darf, und welche sie mehr als jene zu tragen im Stande sein müssen, ist unbillig, zumal augenscheinlich die Verkehrssicherheit dadurch leidet, daß der Groß-Fuhrbetriebsunternehmer von der Verantwortlichkeit für den Schaden frei bleibt, welchen sein mit Führen des Wagens Beauftragter in und bei Ausführung der ihm anvertrauten Verrichtungen zugefügt hat. Denn es fehlt ihm naturgemäß jeder wirthschaftliche Anlaß, zur Verhütung von Vorkommnissen, aus denen ihm kein Schaden erwächst, irgend welche Aufwendungen zu machen. Ein Mehraufwand in Form einer erhöhten Löhnung würde jedoch naturgemäß die nächste Folge sein, wenn er bei Auswahl seiner Arbeitnehmer auf das Vorhandensein besonderer Geschicklichkeit, Sachkenntniß und Zuverlässigkeit im Ausführen der ihnen anzuvertrauenden Verrichtungen besonderen Werth legen würde. Denn die Zahl der Verfügbaren für die beregten Verrichtungen wird in gleichem Verhältniß geringer,

als die Anforderungen bezüglich der nothwendigen Eigenschaften des Gesuchten steigen, da die Nachfrage im Verhältniß zum Angebot für die brauchbaren Kräfte größer wird und dagegen für die nicht mehr Verwendbaren fällt. Damit steigt aber der Preis für jene und nimmt der für diese ab. Erstere werden nämlich, auf die bestehende stärkere Nachfrage fußend, ihre Preisforderung mindestens aufrecht erhalten, vielleicht sogar erhöhen können, so daß ein Mehraufwand für Löhne besonders dann als nothwendige Folge fast unausbleiblich erscheint, wenn das Bestreben, bessere Kräfte zu erwerben, gleichzeitig weitere Kreise erfassen und damit auf einmal die Nachfrage außergewöhnlich verstärken sollte. Mit dem steigenden Preis für die Gesuchteren fällt in richtiger Wechselwirkung dieser für diejenigen, nach welchen die Nachfrage abgenommen, mithin das Verhältniß zwischen Abgabe und Annahme sich zu Ungunsten der Ersteren verschoben hat. Dieser Umstand ist zu verführerisch für diejenigen, welche den Unternehmergewinn sonstigen Rücksichten voranzustellen pflegen, als daß sie ihn nicht für ihr Unternehmen verwerthen, d. h. die billiger gewordene unzuverlässigere Kraft der im Preise gestiegenen besseren vorziehen sollten. Diese Gefahr liegt besonders bei solchen Fuhrunternehmern nahe, welche bei dem Wettbewerb im Submissionsverfahren die Mitbewerber unterboten, für ihr Preisgebot den Zuschlag erhalten hatten und den verlorenen Theil des Unternehmergewinns auf diese Weise wieder einzubringen gedenken. Schwerlich greift man fehl, die bestehende große Unzuverlässigkeit der Führer von städtischen Spreng-, Kehricht- und Baumaterialwagen in Berlin auf diesen Umstand zurückzuführen.

Wem die Selbstbereicherung über die Rücksicht für das Allgemeinwohl geht, der wird sogar vortheilhaft handeln, dem Unbemittelten vor dem Bemittelten bei Uebertragung von Geschäftsverrichtungen den Vorzug zu geben, aus deren sachwidriger Ausführung zwar für Andere, nicht aber für ihn selbst Schaden ersichtlich ist. Denn der Bemittelte wird, weil er für sein Verhalten unter Umständen mit seinem Vermögen heranziehbar ist, einen gewissen Lohnaufschlag machen, der gleichsam eine Risikoprämie bildet. Ein solcher fällt bei dem Mittellosen selbstredend weg, da es bei ihm zum Ersatzaufwand nicht kommen kann. Viel-

leicht ist hieraus der — befremdliche — Umstand zu erklären, daß die Führer von Stein-, Mörtel-, Baumaterial-, Vieh-, Abfuhr-, städtischen Spreng- und Schneewagen, soweit sie bei Fuhrschäden betheiligt, ausnahmslos völlig mittellos, nicht selten sogar recht übel beleumundet waren. Nicht vereinzelt war der Betriebsunternehmer in seiner Sorglosigkeit bei der Auswahl sogar soweit gegangen, nicht einmal den Namen, geschweige die Wohnung seines Wagenführers festzustellen. Damit ist die nachtheilige Wirkung der fehlenden Ersatzverbindlichkeit für den Groß-Fuhrbetriebsunternehmer für das Verschulden seiner Wagenführer dargethan. Indem dies die Gefahrenzunahme im Straßenverkehr geradezu begünstigt, so droht der Allgemeinheit aus dem Fortbestande bezw. dem sogar zu besorgenden Umsichgreifen derartiger Zustände eine augenscheinliche Gefahr. Diese Erkenntniß muß das Verlangen einer erhöhten Verantwortlichkeit Desjenigen, welcher gewerbs- oder geschäftsgemäß den öffentichen Verkehr beeinflußt, also die öffentlichen, das Gemeingut Aller bildenden Straßen für seinen Erwerb in höherem Maße wie alle Anderen benutzt[4]), als durch die Bedürfnisse der allgemeinen Sicherheit geboten, dringend und unabweisbar erscheinen lassen. Da nachgewiesenermaßen die Haftverbindlichkeit des Fuhrhalters für Sachbeschädigungen durch das Verschulden seiner Beauftragten unfehlbar eine größere Verkehrssicherheit zur Folge haben müßte, wird die Gesetzgebung sich schwerlich ihrer Begründung länger entziehen können.

Uebrigens würde dem Fuhrhalter nicht verwehrt zu sein brauchen, sich wegen der aus der Eintrittsverbindlichkeit für seine Leute gemachten Aufwendungen an diese zu halten, also wegen derselben auf diese zurück zu greifen. Ihm gegenüber ist der Einwand unerheblich, daß diese meist mittellos sind. Denn der

---

[4]) Ein Unglücksfall, dem zwei bezw. drei Menschenleben zum Opfer fielen, ereignete sich am 3. August 1888 Nachmittags zu Berlin in der Grunewaldstraße. Das ohne Aufsicht gelassene Gespann des Fouragehändlers Hacker wurde scheu und raste die Straße entlang, wobei die 12jährige Gertrud Schlink, der 4jährige Richard Trieb und der 5jährige Mechel überfahren wurden. Die beiden erstgenannten waren auf der Stelle todt, während Mechel so schwere Verletzungen des Rückgrats davontrug, daß an dessen Aufkommen gezweifelt wird. Der Pferdebahnbetrieb hat gleich schwere Unfälle bisher nicht gezeitigt.

Dienstgeber hat es in der Hand, sich durch Kautionen zu sichern und durch Lohnabzüge schadlos zu halten, da zwar die Beschlagnahme des Arbeitslohns, nicht aber dessen Verrechnung gegen eigene Ansprüche durch Gesetz vom 21. Juni 1869 verboten ist. Auch wird er durch Bewilligung mäßiger Abschlagsleistungen dem Beschädiger die Wiedererstattung leicht machen können.

b) Die wirthschaftliche Lage der Beschädigten.

Unter denjenigen, welche durch sachwidrigen Fuhrwerksbetrieb in Mitleidenschaft gezogen, durch schuldhafte Handlungen in demselben stark geschädigt werden, stehen oben an die Straßenbahnbetriebe, welche bestimmungsgemäß ihre Thätigkeit auf der Straße entwickeln. Der Umfang ihrer Schäden ist oben ermittelt. Verschiedentlich wird nun aber gemeint, daß sie einen Anspruch auf Schadensschutz eigentlich nicht verdienen, weil sie aus Rücksichten des eigenen Erwerbes den Straßenkörper in einer für den sonstigen Fuhrbetrieb sehr umfangreichen und unbequemen Weise benutzen, damit aber zu vielen Schadensfällen erst den Anlaß geschaffen hätten, die ohne Vorhandensein von Straßenbahnen ausbleiben würden.[5]) Ja man hat schon versucht, die Benutzung des

---

[5]) Scheinbar thut dies auch das Reichsgericht, wofür das Urtel des II Civ.-Sen. v. 22. Juni 1888 einen gewissen Anhalt bietet. Im September 1886 war ein Pferdebahnwagen der Kölnischen Straßenbahn-Actiengesellschaft in der Trankgasse zu Köln mit einem Rollfuhrwerk zusammengestoßen, wobei ein Fahrgast eine schwere Verletzung erlitt. Dieser Unfall war dadurch herbeigeführt worden, daß, als der Pferdebahnwagen die ansteigende Trankgasse mit großer Schnelligkeit herauffuhr, das Pferd eines abwärts fahrenden Rollwagens infolge Ausgleitens zu Boden fiel, alsbald wieder aufsprang, hierbei den Scherenbaum zur Seite in die Fahrrichtung des Pferdebahnwagens lenkte und der in diesen eindringende Scherenbaum den auf dem Vorderperron stehenden Fahrgast verletzte. Der Zusammenstoß war hierbei dem Hinfallen und Wiederaufspringen des Pferdes des Rollwagens mit so großer Schnelligkeit gefolgt, daß der Pferdebahnkutscher durch Bremsen oder eine sonstige Handlung die Katastrophe nicht vermeiden konnte. Der Fahrgast klagte wegen Schadenersatzes gegen die Straßenbahn-Gesellschaft auf Grund des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes, wogegen die Beklagte den Einwand erhob, daß die Beschädigung durch höhere Gewalt verursacht worden sei. In erster Instanz wurde die Klage abgewiesen, dagegen wurde in zweiter Instanz die Beklagte für schadensersatzpflichtig erklärt, indem das Berufungs-

öffentlichen Straßenkörpers für den Straßenbahnbetrieb und zur Einlegung von Gleisen für einen unbefugten Eingriff in die Rechte der anderen Fuhrbetriebe auf freie und unbehinderte Benutzung der Straßen in ihrer vollen Breite zu erklären. Diese Versuche sind indeß verfehlt.

Der Straßenkörper ist zwar für die freie Benutzuug jedes zum Fahren, Reiten, Gehen, jedoch nur in dem Umfange bestimmt, welchen die Polizei als Vertreterin der öffentlichen Ordnung dafür festsetzt. Ein Recht auf diese Benutzung in der Weise, daß der Ausschluß jeder ihn in der völlig freien Bewegung hindernden Anlage verlangt werden darf, hat dagegen niemand. Im Gegentheil ist gerichtsseitig anerkannt, daß der Straßeneigenthümer am öffentlichen Straßenkörper Einzelnen vor Anderen eine besonders geartete Benutzung einräumen könne. Reichsgerichtlich[6]) ist ein Miethsverhältniß am öffentlichen Straßenkörper mit dessen Rechtsnatur verträglich erklärt.

Wofern indeß die Einräumung einer besonderen Benutzungsart des Straßenkörpers zulässig, der Erwerb von Sonderrechten an demselben mit dessen öffentlicher Rechtsnatur verträglich ist, so muß auch der entsprechende Schutz in diesen Sonderbefugnissen

---

gericht das Vorliegen von „höherer Gewalt" verneinte. Die Revision der Beklagten wurde vom Reichsgericht zurückgewiesen, indem es begründend ausführte: „Die Unabwendbarkeit des gedachten zufälligen Ereignisses trotz gehöriger Umsicht ist aus dem Grunde verneint, weil die Beklagte bei dem Befahren der berganziehenden Trankgasse eine größere Fahrgeschwindigkeit eintreten ließ, um die Pferde zu schonen, beziehungsweise die Verwendung von Vorspann zu umgehen. Mit Bestimmtheit wird angenommen, daß bei langsamerem Fahren der Pferdebahnwagen durch Benützung der Bremse rechtzeitig hätte zum Stehen gebracht, mithin der Zusammenstoß vermieden werden können. War aber hiernach die Gefahr infolge des beschleunigten Fahrens im Augenblicke des zufälligen Sturzes des Rollwagenpferdes nicht mehr abwendbar, so liegt doch darin kein Rechtsirrthum, daß die Beklagte deshalb für haftbar erklärt wird, weil sie dieser Gefahr durch Einführung einer langsameren Gangart der Pferde beim Durchfahren der Trankgasse hätte vorbeugen können."

[6]) Urt. v. 7. Juli 1884 (J.-Min. Bl. 1884 209) und v. 29. Juni 1888 (noch ungedruckt). Beide legen dem Abkommen zwischen Stadtgemeinden und Pferdebahn-Gesellschaften, wonach erstere die Genehmigung zur Gleisanlage in dem öffentlichen Straßenkörper gegen ein von letzteren dafür ausgesetztes Entgelt in Form einer Gewinnbetheiligung aussprechen, die Eigenschaft eines Miethsvertrages bei, welcher mit dem Miethsstempel zu versteuern sei.

rechtlich begründet sein, darf deren Ausübung nicht als Rechtseingriff bezeichnet, muß umgekehrt jede gegen sie gerichtete Störung als widerrechtlich beurtheilt werden[7]).

Wo die Sonderbenutzung ihre natürliche Grenze an der Bestimmung des Straßenkörpers für den allgemeinen Verkehr zu finden habe, unterliegt der Beurtheilung der zur Aufrechthaltung und Ueberwachung des Verkehrs berufenen Straßenpolizei. Sie darf gewisse Ausübungen und Anlagen als mit der öffentlichen Ordnung und der Straßennatur verträglich bezeichnen und gewisse andere Vorgänge zum Schutze der ersteren untersagen, z. B. das Benutzen genau desselben Straßentheils Anderen nur bedingt gestattet. Ob sie sich dabei auf dem Boden ihrer Befugnisse hält, unterliegt vielleicht verwaltungsgerichtlicher Prüfung, ist dagegen dem Urtheil des Einzelnen entzogen. Soweit sich Jemand in der Ausübung ihm polizeilich gestatteter Sonderbefugnisse bewegt, darf jedenfalls kein Anderer daraus einen Eingriff in eigene wohl erworbene Rechte, eine Beschränkung in der Straßenbenutzung, am allerwenigsten aber eine Befugniß ableiten, sich eigenmächtig über die polizeilichen Schranken hinwegzusetzen und den vermeintlich zu Unrecht begünstigten Eindringling in den Straßenverkehr willkürlich und vorsätzlich zu schädigen. Der Einwand, man habe bei der schädigenden Handlung sich in Ausübung seines Rechtes befunden und deshalb rechtlich niemand schädigen können, verdient deshalb jedenfalls keine Beachtung.

Die Ueberlassung des Straßenkörpers zum Einlegen von Schienen-Gleisen ist übrigens für den Straßeneigenthümer zu einer ergiebigen Einnahmequelle und damit für die Gemeindesteuerzahler zu einer nicht zu unterschätzenden Entlastung geworden, seit man es verstanden hat, die Straßenbahnunternehmer zu Beiträgen für die Pflasterunterhaltung und zur Abführung progressiv steigender Theile ihrer Erträgnisse als Entgelt für die Erlaubniß zur Gleisanlage heranzuziehen. Schwerlich wird solche fallen gelassen werden. In Berlin[8]) betrugen z. B. bei der

[7]) K. Hilse oben S. 7 Anm. 16 und die dort besprochenen italienischen Gerichtsentscheidungen.

[8]) Die von der Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft gezahlten Abgaben sind im veröffentlichten Gewinn- und Verlustkonto nicht besonders ausgeworfen, sondern in ungetrennter Summe mit anderen Gefällen auf Steuerkonto gebracht.

Jahr	Großen Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft	Neuen Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft	Zusammen
Abgabe	Mark	Mark	Mark
1880 . . .	234 981.73	2 750.00	237 731.73
1881 . . .	298 856.28	11 307.33	310 163.61
1882 . . .	359 985.87	18 891.13	378 877.00
1883 . . .	389 099.73	23 335.29	412 435.02
1884 . . .	479 104.22	26 003.02	505 107.24
1885 . . .	563 506.49	31 154.95	594 661.44
1886 . . .	674 632.09	35 072.46	709 704.55
1887 . . .	791 225.18	42 020.20	833 245.38
zusammen	**3 791 391.59**	**190 534.38**	**3 981 925.97**
Pflasterrente			
1880 . . .	165 000.00	10 000.00	175 000.00
1881 . . .	165 115.00	20 000.00	185 115.00
1882 . . .	165 115.00	29 805.49	194 920.49
1883 . . .	176 564.23	39 847.62	216 411.85
1884 . . .	171 854.27	40 084.27	211 938.54
1885 . . .	172 620.57	38 391.82	211 012.39
1886 . . .	205 684.61	38 939.38	244 623.99
1887 . . .	206 147.90	39 032.15	245 180.05
zusammen	**1 428 101.58**	**256 100.73**	**1 684 202.31**
Gesammtbetrag	**5 219 493.17**	**446 635.11**	**5 666 128.28**

Außer diesen Leistungen haben die Straßenbahnunternehmer noch das Pflaster zwischen den Gleisen und gewissen Schutzstreifen außerhalb desselben zu reinigen, zu besprengen und dauernd zu unterhalten, Kehrichtmassen und Schnee zu beseitigen, Beiträge zum Grunderwerb bei Straßenverbreiterungen zu leisten, bei Veränderungen am Straßenkörper oder unterirdischen Leitungen, von denen der Bahnkörper berührt wird, die nothwendigen Verlegungen auf ihre Kosten auszuführen[9]) und schließlich bei Ablauf der Erlaubnißfrist ihre Bahnanlagen unentgeltlich der Gemeinde zu überlassen.

Der übrige Straßenverkehr einschließlich des Omnibusbetriebes läßt sich zu einer Einnahmequelle für das Gemeindewesen und

9) Der Geschäftsbericht S. 4 der Großen Berl. Pferde-Eis.-Akt.-Ges. für 1887 beziffert die Aufwendungen dieser Gesellschaft hierfür auf 19 771 887,79 M.

damit Entlastung der Gemeindesteuerzahler nicht heranziehen[10]), während umgekehrt viele Erwerbsunternehmungen infolge der Schwere ihrer eingestellten Fahrzeuge (darunter namentlich Omnibusse, Spediteure, Brauereien und Baumaterialiengeschäfte, den Fahrdamm arg beschädigen und damit außergewöhnliche Aufwendungen für Pflasterunterhaltung verursachen. Deshalb ist es ganz natürlich, wenn allerwärts die Ausdehnung der Straßenbahnen gefördert und der sonstige Fuhrbetrieb auf die verbleibenden Straßentheile zu beiden Seiten der Gleise verwiesen wird. Den Straßenbahnen einen Ersatzanspruch an den Fuhrhalter wegen der durch dessen Betrieb ihnen zugefügten Schäden vorzuenthalten, heißt sie zu Gunsten der sonstigen Fuhrbetriebe weiter belasten. Hierzu fehlt jeder Rechtsgrund.

Noch weniger ist ersichtlich, warum alle sonstigen, durch den Fuhrbetrieb Geschädigten unentschädigt bleiben dürfen. Die Billigkeit spricht dafür, daß, wenn es sich darum handelt, wer von 2 Personen einen Nachtheil tragen soll, der möglicherweise seine wirthschaftliche Lebensfähigkeit untergräbt, dies doch immer derjenige sein muß, welcher das im Erfolge schädlich ausgefallene Geschäft des eigenen Gewinnes wegen ausführen ließ.

§ 50. Rechtliche Begründung einer über die geplante hinausgehende Haftverbindlichkeit des Fuhrhalters.

Daß sich eine weitere Haftpflicht, als der Entwurf in Aussicht nimmt, juristisch begründen läßt und mit den Forderungen der Gerechtigkeit vereinbar ist, hat der Juristentag zweimal beinahe einstimmig durch die Beschlüsse ausgesprochen, welche eine erheblich weitere Haftverbindlichkeit zu schaffen empfohlen haben.[1]) Die gesetzlich bestehende weitere Haftpflicht in den Ländern, welche auf französisch rechtlichem Standpunkt stehen[2]) bezw. neuerdings sich gestellt haben[3]), sowie die Vorschläge in den Entwürfen für

---

[10]) Der Versuch, diese zu einer Straßenbenutzungsgebühr heranzuziehen, ist mißglückt. S. das Grundeigenthum VII 683.

[1]) Oben § 47 S. 194 Anm. 7.

[2]) Oben § 45 S. 185 Anm. 12.

[3]) Oben § 45 S. 186 Anm. 13.

Bayern und Hessen[4]) bestätigen solches gleichfalls. Dem gegenüber kann es nicht von Belang sein, daß auf rein juristischen Abstraktionen fußend vereinzelt die entgegengesetzte Ansicht vertreten wird. Ob auf dem Boden der altgermanischen Veranlassungstheorie[5]), oder des Assekuranzprinzips[6]), oder des Verschuldungsprinzips[7]) der neue Rechtssatz begründet werden kann und wird, ist für das praktische Leben nebensächlich. Der Verkehr fordert Sicherheit des Einzelnen, Schutz seines Lebens, seiner Gesundheit, seines Eigenthums gegenüber den Gefahren, welche der Fuhrbetrieb in seiner heutigen Ausdehnung, Behandlung und Wirthschaftsweise erzeugt und welche zum allergrößten Theile vermeidbar sein würden, wenn die Selbstsucht der Unternehmer nicht den eigenen Betriebsgewinn über die Betriebssicherheit, die eigene Bequemlichkeit über die dem Allgemeinwohl schuldige Fürsorge stellen würden, wenn nicht an Aufwendungen gespart würde[8]), die im Verhältniß zu den Schäden, welche ihr Verausgaben verhindern könnte, fast verschwinden. Gegen dieses System der Selbst-

---

[4]) Oben § 47 S. 194 Anm. 2.

[5]) Die Versicherung derartiger Schäden ist wirthschaftlich — außer auf Gegenseitigkeit — nicht zu empfehlen. Es hatten z. B. 1888 für die Unfallversicherung der Fahrgäste und Straßengänger zu zahlen: von der Brutto-Einnahme Köln und Mainz je 9½ ‰, Aachen 7½ ‰, sämmtlich an „Rhenania", Berlin (Lokal- und Straßenbahn), Düsseldorf, Heidelberg je 7 ‰ an „Zürich", Wiesbaden 7 ‰ an „Rhenania", Bremerhafen, Nürnberg je 5½ ‰ an „Winterthur". Anderen Betrieben gegenüber wurde die Prämie nach Kilometer Gleislänge berechnet und zwar mit 220 Mk. der Stuttgarter Straßenbahn, mit je 200 Mk. der Magdeburger Straßeneisenbahn, Mülhausen (Stadtbahn), Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft, mit je 180 Mk. für Breslau, Potsdam, sämmtlich von „Zürich", mit je 170 Mk. für Stettin von „Winterthur", mit je 150 Mk. für Kassel (Straßenbahn), Dresden, Erfurt, Frankfurt a M., mit 120 Mk. für Posen, mit 80 Mk. für Mülhausen-Ensisheim, sämmtlich wieder von „Zürich". Lübeck zahlte an „Winterthur" 500 Mk. Jahres-Pauschale Für die Versicherung der beförderten Personen, also unter Ausschluß der Straßengänger, hatten auf je 1000 Fahrgäste Metz 1,20 Mk. und Mannheim 0,80 Mk. an „Winterthur" zu zahlen. Den Straßenbahnen Rheinland und Westfalens ist die Versicherung zu je 5 ‰ angeboten, nach „Die Straßenbahn" I 113. 127. Daß diese Sätze gegen das Risiko viel zu hoch sind, ist nachgewiesen bei K. Hilse: Betriebsunfälle 64—67.

[6]) Oben § 24 S. 104 Anm. 5.

[7]) Oben § 47 S. 194 Anm. 3–6.

[8]) Oben § 6 S. 24, § 20 S. 122, § 42 S. 172, § 49 S. 205.

sucht, der Selbstbereicherung auf fremde Kosten, der Rücksichtslosigkeit gegen die berechtigten Anforderungen der Andern muß vorgegangen werden. Es liegt ein Eingriff der Willkühr des Einzelnen in die Freiheitssphäre der Andern vor, die naturgemäß verlangen dürfen, sich ungefährdet auf die Verkehrsstraßen wagen zu können. Diesen Eingriff braucht die Allgemeinheit sich nicht länger gefallen zu lassen. Vertreten in den gesetzgebenden Gewalten muß sie gegen den Mißbrauch der Straßen durch sachwidrigen Fuhrgewerbebetrieb Einspruch erheben. Erscheint die unbedingte Haftpflicht der Fuhrhalter für ein wirksames Mittel, die allgemeine Verkehrssicherheit wieder herzustellen, welche die Fuhrgewerbe widerrechtlich stören, so wird zu ihr gegriffen werden können und müssen, selbst wenn die Doktrin daran Aerger nehmen sollte.

Selbstverständlich würde, sobald überhaupt eine Haftpflicht des Fuhrhalters für seine Leute gesetzlich anerkannt wird, dieselbe auch juristische Personen treffen müssen. Es fehlt jeder Billigkeitsgrund, warum das Reich, der Staat, die Gemeinden, insbesondere aber Handels- und Aktien-Gesellschaften von der Haftpflicht entbunden sein sollen, sobald sie den Fuhrbetrieb geschäftlich oder gewerblich ausüben. In Sonderheit treffen die von Leonhard zu Gunsten der Aktien-Gesellschaften gemachten Gegenausführungen nicht zu. Keineswegs sind die Aktionäre völlig schuldlos, wenn eine sachwidrige Verwendung ungeeigneter Personen aus falschen Sparsamkeitsrücksichten in dem Betriebe der Gesellschaft stattfindet.[9]) Andererseits hat die Entstehungsgeschichte des Haftpflichtgesetzes genugsam gezeigt, daß die Gesetzgebung sich bezüglich der Betriebsunternehmungen von Aktien-Gesellschaften gerade auf einem entgegengesetzten Standpunkte befindet[10]). Sobald man sich der Mühe unterzieht, die Lohnsätze und sonstigen Arbeitsbedingungen in den Fuhrbetrieben, welche unter der Haftpflicht stehen und welche zur Zeit von derselben noch befreit sind, gegenüber zu stellen und gegeneinander zu vergleichen, wird muthmaßlich die theoretisch vielleicht richtige Ansicht Leonhard's als

---

9) Vergl. oben § 6 S. 24.
10) Vergl. oben § 4 S. 18.

mit den heutigen Wirthschafts- und Lebensverhältnissen unverträglich bezeichnet werden müssen.

Nachdem das Reich und die Gemeinden bereits in die Reihe der Fuhrhalter eingetreten sind[11]), letztere durch Uebernahme des Straßenbahnbetriebes in immer weiterem Umfange das Fuhrgewerbe zu betreiben planen[12]), erscheint es unerfindlich, warum ihr Ausschluß von der Haftpflicht gutgeheißen werden könnte. Er würde eine neue Unbilligkeit und Ungleichheit schaffen. Oder glaubt man vielleicht, daß Reich, Staat oder Gemeinden es in der Hand haben, ihre Betriebe von unzuverlässigen Personen freizu halten? Die Erfahrungen im Gebiete des Eisenbahn- und Postwesens beweisen eher das Gegentheil.

Zum Glück ist aber auch nicht zu erwarten, daß Reichs-, Staats- oder Gemeinde-Fuhrbetriebe eine Ausnahme finden würden. Denn sowohl das Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 als auch das Unfallsgesetz vom 28. Mai 1885 äußern ihre Wirkungen gegenüber den Reichs-, Staats- und Gemeindebetrieben. Hiervon werden künftige Gesetze muthmaßlich nicht abgehen.

---

11) Oben § 30 S. 120 Anm. 1, § 1 S. 7.

12) z. B. Frankfurt a. M. M. vergl. oben § 1 S. 7 Anm. 15.

Berlin.
Druck von C. Feicht.
Adler-Straße 5.

Gedruckt bei Julius Sittenfeld in Berlin W.

Hilfe, Karl

Die Haftpflicht der Straßenbahnen und sonstigen Fuhrbetriebe

Berlin 1889